tib Tüm İktisatçılar Birliği
yayınları no:15

19. YÜZYILDA EMPERYALİZMİN BATI ANADOLU'DA YAYILMASI

BÜLENT VARLIK

TÜM İKTİSATÇILAR BİRLİĞİ YAYINLARI
No : 15

BİRİNCİ BASKI

TÜM İKTİSATÇILAR BİRLİĞİ
Karanfil Sokak No : 14/10
Kızılay / ANKARA

19. YÜZYILDA EMPERYALİZMİN BATI ANADOLUDA YAYILMASI

BÜLENT VARLIK

Aslımlar Matbaası — Ağustos/1976

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ

Türkiye emperyalizmin boyunduruğu altında geri bırakılmış bir ülkedir. Emperyalizmın varlığı ve sömürüsü ekonomik, politik, askeri, kültürel vs. her alanda kendini göstermektedir. Emperyalizm ülkenin çarpık ve bağımlı gelişimini belirlemektedir. Bu nedenle emperyalizm incelenmesi gereken konuların en başında gelmektedir. TİB olarak bugüne kadar emperyalizmin gelişimi ve günümüzdeki durumu ve özellikle Türkiye'deki konumu ile ilgili bir çok araştırma-yayın yaptık. Bunlar devam edecektir. Ancak emperyalizmin günümüzdeki konumu tarihsel bir perspektif içerisinde daha net olarak görülebilir.

Emperyalizm içinde bulunduğumuz yüzyıla bütünüyle damgasını vurmuş bir olgudur. Fakat yüzyılımız aynı zamanda sosyal devrimler çağıdır. Taktik planda ne kadar güçlü olursa olsun emperyalizm stratejik planda gerilemektedir. Bunun günümüzdeki odak noktası emperyalist-kapitalist sistem içerisindeki geri bıraktırılmış ülkelerdeki kurtuluş mücadeleleridir. İşte bu nedenlerle tekellerin doğuş ve gelişme çağında Türkiye'yi nasıl etki alanına aldığını incelemek günümüze de ışık tutacaktır.

Bilindiği gibi, emperyalizm dünya kapitalizminin gelişmesinde bir aşamadır ve tekelci evresidir. Beş temel özelliği Lenin tarafından aşağıdaki şekilde formüle edilmiştir :

1. Üretimde ve sermayede görülen yoğunlaşma öyle yüksek bir gelişme derecesine ulaşmıştır ki iktisadi hayatta kesin rol oynayan tekelleri yaratmıştır;

2. Banka sermayesi sınai sermayeyle kaynaşmış, ve bu «mali sermaye» temeli üzerine bir mali oligarşi kurulmuştur;

3. Sermaye ihracı, emtia ihracından ayrı olarak, özel bir önem kazanmıştır;

4. Dünyayı aralarında bölüşen uluslararası tekelci kapitalist birlikler kurulmuştur.

5. En büyük kapitalist güçlerce dünyanın toprak bakımından bölüşülmesi tamamlanmıştır. (Lenin, Emperyalizm, s. 111).

Bu gelişim elbette ki bir süreç içerisinde olmuştur ve tekellerin gelişmesiyle birlikte ele alınabilir.

«Böylece tekellerin tarihindeki evreler şöyle beliriyor: 1. Serbest rekabetteki gelişimin en yüksek noktasına eriştiği 1860-1880 yılları. Tekeller henüz görünebilir birer embriyondur. 2. 1873 buhranını izleyen ve kartellerin büyük gelişme dönemi olan yıllar; böyle olmakla birlikte, bunlar, henüz istisna halindedir. Kararlı ve sağlam bir durumları yoktur. Henüz geçici bir nitelik gösterirler. 3. 19. yüzyılın sonundaki yükseliş ve 1900-1903 buhranı : bu dönemde, karteller, tüm ekonomik hayatın temellerinden biri haline geliyor. Kapitalizm, emperyalizme dönüşmüştür. (Lenin, Emperyalizm, s. 28-29)

İşte böyle bir geçiş sürecinin sonunda emperyalizm 20. yüzyılın başında olgunlaştı, asalak ve çürüyen kapitalizm olarak genel ve sürekli bunalıma girdi. Bu dönemde Lenin'in 5. özellik olarak belirttiği şekilde büyük kapitalist güçler tarafından dünyanın paylaşılması tamamlandı. Bu paylaşım 19. yüzyıldaki güçler dengesine göre yapılmış, dünya metropoller ile sömürgeler şeklinde ayrılmıştı. Ancak bu sistem içerisinde Türkiye ve Çin gibi ülkelerin statüsü diğer klasik sömürgelerden farklıdır.

Bu ülkeler metropollerin kesin denetimi altına girmekle beraber, kendi merkezi otoritelerinin göreceli bağımsızlığı vardır. Görünüşte yönetim (ülkedeki yabancıların ayrıcalıkları ve dokunulmazlıkları bir yana bırakılırsa) geleneksel kurumlarda idi. En doğru deyimiyle buna bir yarı-sömürge demek yerinde olur.

Bu yarı-sömürgelerin mutlak birer sömürge haline gelmesi için emperyalist güçler sürekli olarak rekabet halindedir. Bu ülkeler emperyalistler arası çelişkilerin en somut olarak görüldüğü yerlerdir. Bu yarı-sömürgeler üzerinde kimin egemen olacağı dünyadaki güçler dengesine bağlı olmaktaydı. En somut bir örnek olarak Osmanlı İmparatorluğu da çöküşüne kadar geçen süre içinde önceleri İngiliz etkisi altında iken daha sonra Duyun-u Umumiye ile birlikte Fransız etkisi altına girmiş, bunu yüzyılın sonlarında Alman egemenliği takip etmiştir. Elbetteki bütün bu egemenlikler kesin çizgilerle ayrılamazlar. Ve ayrıca İmparatorluk üzerinde irili ufaklı diğer emperyalist güçlerin egemenliği de vardır..

Araştırmada detaylı bir şekilde incelendiği gibi batı kapitalizminin Osmanlı İmparatorluğunda uygu-

ladığı sömürü mekanizması o dönemin genel özellikleriyle tam bir uyum halindedir. Ülkelerin üretici güçlerinin gelişimi kesinkes doğrudan metodlarla engelleniyordu. Daha sonra metropollerde üretilen mallar bu ülke pazarlarına akıyordu. Yapılan yatırımlar tekelleşmenin ilk aşamaları olan 1870'lerden sonra da ülkenin ve ham madde kaynaklarının pazara açılması doğrultusundaydı. Bu nedenle yatırımlar ve borçlar demiryolları, limanlar ve ulaştırma şebekesine yöneltiliyordu. Demiryolları limanlardan verimli ovalara ve maden kaynaklarına doğru uzanıyordu. Ayrıca borç yolu ile sömürü de bu sömürüyü tamamlayıcı şekilde ağırlıktaydı ve mali yatırım ve kazançlar toplam içinde çok önemli bir paya sahipti. Bu özellikler tekellerin kesin hakimiyetine geçiş aşamasında Osmanlı devleti içinde en tipik bölge olan Batı Anadolu'da ayrıntılarıyla görülmektedir.

GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu'nun, XVI. yüzyılın sonlarında başlayan Avrupadan geri kalma süreci, özellikle XIX. yüzyılın ilk yarısında büyük bir hız kazanmış ve 1838 İngiliz - Türk Ticaret Anlaşmasının (1) imzalanmasıyla doruğuna ulaşmıştır. Bundan sonraki dönem, İmparatorluğun tam bir yarı-sömürge durumuna geldiği yıllardan oluşur. 1838 Anlaşması, kapitülasyonların yabancılara tanımış olduğu ayrıcalıkları genişleterek onları yerli tüccarlarla eşit hale getirmiş-ki bu eşit olmayanların eşitliğidir,-ülke dahilinde de ticaret yapmalarına olanak sağlamıştır. Ancak Osmanlı tüccarlarından gerek sermaye, gerek bilgi ve teknik yönünden çok üstün durumda bulunan İngiliz tüccarları, kısa zamanda İmparatorluğu talan etmeğe başladılar. 1838-1842 tarihleri arasında başta

Fransa olmak üzere diğer Avrupa ülkeleriyle de buna benzer anlaşmalar imzalandı. Bunun yanı sıra, 1839 Tanzimat ve kapitalizmin çıkarlarına uygun üstyapı kurumlarının ülkede oluşturulmasını öngören 1856 Islahat Fermanları ile [2] 1880'lerden sonra emperyalist nitelik taşıyacak olan Avrupa sermayesinin Osmanlı İmparatorluğuna girişi hem hızlandırıldı, hem de yasal güvence altına alındı.

Bu araştırmada, yukarıda kısaca özetlenen dönemin ardından gelen yıllarda, Ege'deki,hatta Ege'nin belli bir yöresindeki İngiliz ve Fransız sermayelerinin durumu belirli bir zaman boyutu içinde, eldeki verilerin elverdiği ölçüde açıklanmaya çalışılacaktır. Sanırız ki, kapitalizmin gelişmesinin ülke çapında değil fakat kısıtlı bir alan ve süreç içinde incelenmesi onun özünü anlama bakımından, belirli yerlerde ayrıntılara inileceği için daha yararlı olacaktır.

Araştırmada önce konuya bir giriş olması bakımından 1856-1914 döneminde Osmanlı demiryolu politikası incelenecek, daha sonra İzmir-Kasaba Demiryolunun yapımı, tarım, madencilik, sanayi ve ticaret sektörlerinde yabancı sermayenin gelişimi, bu gelişimin sosyal yapı üzerinde yansıması gösterilmeye çalışılacaktır.

OSMANLILARIN DEMİRYOLU POLİTİKASI
1856–1914

AVRUPANIN DURUMU VE OSMANLI DEMİRYOLU POLİTİKASI

Avrupa kapitalizmi 1860-1870 yılları arasında «altın çağ»ını yaşamıştır. Bu dönemde bir yandan üretimin büyük bir hızla artması ile üretim fazlası ortaya çıkmış, öte yandan biriken sermaye kendine özellikle Avrupa dışında yeni yatırım alanları aramağa başlamıştır. Zaten, ulusal pazarların doyum noktasına ulaşması ve üretim fazlasını eritecek güçten yoksun bulunması «sermaye ihracı»nı zorunlu kılar ve bu da 1) Banka sermayesi ihracı, 2) Doğrudan sermaye yatırımı yöntemleriyle gerçekleştirilir. Avrupanın sermaye ihraç edebileceği yerlerden biri de Osmanlı İmparatorluğu'dur. Çünkü, Avrupa sanayiinde buhar gücünün kullanılması, yeni bir ticaret devrimi yaratmış, karadan Avrupa-Asya ulaşımının yeniden canlanma-

sına neden olmuş, bu olgu sadece, eski ticaret yollarının kullanımını değil, fakat yeni yolların yapımını da gerektirmişti. [3] Ayrıca İmparatorluğun da yol, liman gibi ulaşım ve kamu hizmetleri alanında yatırıma olan ihtiyacı sonsuzdu. Bu alanlara yapılacak yatırımlar, Avrupa endüstrisi için gerekli ilkel maddelerin çıkarılıp götürülmesini sağlıyacağı gibi, yapılmış, üstelik iç-pazarların doyum halinde olması yüzünden artan üretim fazlasının İmparatorluğun iç-pazarlarına kadar sürülmesini sağlıyacaktı. Üstelik buralara yapılacak yatırımlar, arazi ve işçi ücretlerinin düşük, hammaddelerin bol ve atıl olması nedeniyle normalin çok üstünde kâr getirecekti. [4]

İngiltere ve Fransa ile beraber Çarlık Rusya'sına karşı yapılan Kırım Savaşı, Osmanlı maliyesini çok zayıflatmıştı. Bunun sonucu olarak ilk defa 1854 yılında dışarıdan borç para alınmağa başlandı. [5] Bu yıldan sonra, İmparatorluğun mali yönden de dışa bağımlı hale gelişi ve bağımlı olduğu ülkelerde kapitalizmin çok güçlü durumda bulunuşu kaçınılmaz bir sonucu ortaya çıkardı ve devlet, Avrupa kapitalizmi yararına özverilerde bulundu. [6] Yabancı sermayenin en çok üzerinde durduğu istek, Rumeli ve Anadoluda demiryolu hatları yapma imtiyazına sahip olmaktı. Demiryollarının çok yönlü fonksiyonlarının oluşu,-işletme kârının yüksek oluşu, emtia akışını hızlandırması, sermaye ve teknoloji ihracı sağlaması-bunun nedenidir. Osmanlı İmparatorluğu'nda yapılan yabancı sermaye yatırımlarına dikkat edilirse, demiryolu yatırımlarının toplam yatırımların % 52-66'sı kadar olduğu görülür. Bu durum Çizelge I'de açıkça görülmektedir. Demiryolu imtiyazları genellikle her dö-

nemde en çok borç veren ülke lehine verilmiştir, yani istikrazda bulunan ülkeler ile bu ülkelerin aldıkları imtiyazlar arasında yakın bir ilişki vardır. Ülkeye giren yabancı sermayenin nerede ve nasıl çalışacağı üzerinde durmayıp, sadece imtiyaz sahiplerinin kuracakları şirketlere Osmanlı tabiyeti verilmesinde israr eden hükümet, (7) yabancıların imtiyaz isteklerine olumlu cevap vermekte gecikmedi ve 1856'da bir İngiliz Şirketine İzmir-Aydın demiryolu yapımı için yetki verdi. Bunun 1863'de yine bir İngiliz şirketine verilen İzmir-Kasaba hattı imtiyazı takip etti. Rumeli'de imtiyazların verilmeğe başlaması 1860 yılına raslar.

ÇİZELGE I

Yabancı Sermaye Yatırımları
(milyon kuruş olarak, 1912 yılı)

Sektörler	**Fransa**	**Almanya**	**İngiltere**	**Diğerleri**	**Toplam**
Demiryolları	2369	2273	573	110	5331
Madencilik	385	21	45	7	358
Bankacılık	320	125	285	90	820
Sanayi	200	100	250	100	650
Diğerleri	507	350	250	200	1307
Toplam	**3681**	**2869**	**1409**	**507**	**8466**

Kaynak : V. Eldem, Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, s. 191

Şüphesiz ki, demiryolları kapalı ve durgun tarım ekonomisini canlandırmak ve ticari faaliyetleri geliştirmek bakımından yararlıdır. Ne var ki,

«...demiryolları yapmak, basit, doğal, demokratik, kültürel, uygarlaştırıcı bir girişim gibi

görünür... (Ama) aslında bu girişimleri, binlerce noktadan üretim araçlarının özel mülkiyetine bağlayan kapitalist bağlar, demiryolu yapımını -sömürge ve yarı sömürgelerin-bir milyar insanı için, yani dünya nüfusunun yarıdan fazlasını meydana getiren bağımlı ülkelerdeki insanlar için ve 'uygarlaşmış' ülkelerde sermayenin ücretli köleleri için bir zulüm aracı haline getirmiştir.» (8)

İşte 1856-1914 yılları arasında uygulanan politikada bu gerçek anlaşılamamış ve belirli süreçler içinde üç ayrı kapitalist ulusa bağımlılık gösterilmiştir. 1890' lara kadar olan yıllarda İngiliz, ardından Fransız ve 1900'lerden sonra Alman sermayesi ekonomi ve doğal olarak politika üstünde söz sahibi olmuştur. Doğaldır ki, bir süreçten diğerine geçiş emperyalizmin kaçınılmaz olgularından biri olan iç çelişkilerden kaynaklanmış, İmparatorluk pazarlarını ele geçirmek isteyen uluslar birbirleriyle sürekli mücadele etmişlerdir.

İNGİLİZ SERMAYESİNİN ETKİNLİĞİ

1850'lerde İngiltere dünyanın en güçlü kapitalist ülkesidir ve bunun sonucu olarak Osmanlılar üzerinde diğer kapitalist ülkelere göre daha fazla söz sahibi dir. Almanya'da kapitalizme nispi olarak geç girilmesi, Fransa'nın «tefeci kapitalist» bir ülke olması (9) İngiltere'ye üstünlük sağlamış ve Osmanlı İmparatorluğunda demiryolu yapmak için ilk imtiyazları elde etmiştir. 1890'lara kadar devam eden İngiliz sermayesi etkinliği ülkenin ekonomik politikasının kapitalizme fayda sağlar nitelikte gelişmesine neden olmuştur. Dönemin resmi politikası bazı belgelerden açıkca belli olmaktadır. Örneğin, 1880 yılında Nafıa Nazırı olan Hasan Fehmi Paşa bir program hazırlamıştır. Bu prog-

ram ülkenin bayındırlık yönünden eksikliklerini ve bu eksikliklerin nasıl giderileceğini göstermektedir. Programda yollardan şöyle bahsedilmektedir:

> «...bir ülkede yollar ve limanlar yapılmayıp, tabii hallerinde bırakıldıkça özlenen maddi ve manevi ilerlemelerin husule gelmesi tasavvur bile olunamaz. Ve buna bir delil aramak lazım gelse, ülkemizin yürekler acısı halinden başka bir tanık gösterilmesine lüzum kalmaz...» (10)

Durumun bu şekilde anlatıldığı raporda, bayındırlık yatırımlarının finansmanı için kaynaklar da gösterilmekte ve tek çıkar yolun yabancı sermayeye bel bağlamak olduğu açıkça belirtilmektedir :

> «...her nerede olursa olsun, bu gibi işler üç türlü usülden birinin uygulanmasıyla başarılır... üçüncü usül, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, yabancı sermaye sahiplerine müracaat etmektir. Amaca ulaşabilmek için tek çare budur...»

> «...ülkenin umumi servetine başvurarak, yani milli şirketler teşkiliyle lazım gelen sermayenin tedariki ve bu vasıta ile istenilen inşaatın gerçekleştirilmesidir. Gerçi, memleketin mâli gücü maksadın elde edilmesine yeterli olsa, bu yol en iyisidir. Ne çare ki, istenilen sermaye nin yalnız memleketimizde tedariki kabil olmadığı gibi bazı zengin memleketlerde de bu usule gidilmeyip, o gibi işler için çoğu zaman umumi sermayeye (yabancı sermayeye) müracaat olunmaktadır. Binaenaleyh o yolun da imkansızlığı ve ekonomi biliminin kurallarına aykırılığı (!) kabul edilmiştir. Böyle olunca hede-

fe ulaşabilmek için, bütün dünyada geçerli olan kaideye uyarak, anonim şirketler vasıtasıyla, yabancı sermayeye müracaattan başka yol kalmamaktadır...» ([11])

Yabancı sermayenin gerekliliğine olan inanç, ülkenin gerçek sosyo-ekonomik niteliğinin görülememesine neden olmakta ve yabancı sermaye yatırımlarının hiçte ülke çıkarına aykırı olmadığı savunulmaktadır. Yabancı sermaye hakkında yeterli bir analiz yapmayan rapor, Samsun-Sivas hattını örnek vererek devam etmektedir :

«...örneğin, Samsun'dan Sivas'a kadar mümkün olan kolaylık ve uygun görülen şartlarla bir demiryolu yapılması için imtiyaz verilmek isteniyorsa... herhangi bir kâr garantisi veya para yardımı taahhüt edilmeksizin, yalnız gerekli kolaylıklar gösterilip, mevcut kanunlar dairesinde çalışma serbestliği verildiği takdirde, bu işin icrasına elbette muktedir talipler çıkacaktır. İmtiyaz alan firma da, 3.5 milyon altını oralarda sarfetmeğe başlıyacak, bu paranın hesapça yarısından çoğu behemehal işçilere ve mahallinden alınacak malzemeye verilecektir. Mühendislere lüzumlu alât ve edavat için yurt dışına ancak üçte biri çıkacaktır. Halbuki bu üçte birin büyük bir kısmı tekrar yurdumuzda işlemeğe mahsus bir sermaye hükmünde bulunacaktır. Bu hesaba göre, 3.5 milyon liralık öyle bir işten, yabancı memleketlerde kazanılmış 2 milyon altın nakden yurdumuza girerek halk arasında bölüşülecektir. Geri kalan paranın bir kısmı da bayındırlık işleri için faydalı olan alât ve edevata dönüşerek, yine memleketimize gelecek-

tir. Öte yandan müteahhitler, sarfedecekleri hazır paralarını, 50-60 veya 99 yıl içinde, her yıl bir parçasını elde ederek alacaklardır. Şu hale göre, ülkemiz bu yüzden, derhal ve tehlikesiz, doğrudan doğruya faydalanacak ve müteahhitler de sarfettikleri parayı uzun bir süre içinde, birer miktar faiz veya kârla tekrar elde etmek ümidinde bulunacaklardır...» [12]

Ancak yabancı sermayenin bu kadar özveriyi yeterli bulmaması yeni özverilerin verilmesine neden oldu. 19/Kasım/1887 tarihli bir Bakanlar Kurulu kararı ile «kâr garantisi» yerine biraz farklı olarak «kilometre garantisi» ilkesi kabul edildi.

«...sermaye sahiplerini de heveslendirmek için inşa edilecek demiryollarının geçtiği yerlerde ki sancakların A) öşür gelirleriyle, B) o sancaklardaki orman ve maden gelirleri demiryolu yapıldıktan sonra ne kadar artacaksa, demiryolunun her kilometresi 25.000 frank kazanç hasıl edinceye dek, noksanına karşılık müteahhitlere işbu gelir fazlasının yüzde yirmibeşi ile beraber, yolların her iki tarafında 2.5 kilometre mesafeye kadar devlete ait boş arazi varsa, hiç bir suretle imtiyaz ve mülkiyet altında olmamak ve civar köyler halkının ihtivaçlarına ait araziye dokunulmamak, koloni getirilmemek üzere sadece tarım için kullanma hakkı verilmesi ve şayet bu yolda tarımsal hak istemeyipte yalnız aşar, orman ve madenlerin gelir fazlasından pay almak isteyenler olursa, işbu fazlanın yüzde elliye kadar kısmını bırakmanın caiz olacağı şıkkının esas tutulmasında fikir birliğine varılmıştır...» [13]

Kararnamede belirtildiği gibi, demiryollarının geçtiği arazide tarım ve maden gelirleri artmakta ve bu devletin gelir kaynaklarından daha fazla yararlanmasını sağlamaktadır. Bu durum, hangi şartlar altında olursa olsun, demiryolu yapım imtiyazlarının verilmesine nedendir. Ancak 1882 Kararnamesiyle geçerlik kazanan kilometre garantisi, köylünün emeğinin karşılığının doğrudan yabancılara eline geçmesi sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Bir örnek vermek ge-

ÇİZELGE II

Demiryolunun Geçtiği Bölgelerde Aşar Geliri ve Kilometre Garantisi

Yıllar	Ortalama gelir fazlası	Ödenen kilometre garantisi	Kar ve zarar hesabı
1892/93	5.41 milyon kr.	13.02 milyon kr.	— 7.61 mil. kr.
1893/94	7.47	18.14	— 10.67
1894/95	2.08	21.90	— 19.83
1895/96	4.84	20.36	— 15.52
1896/97	1.18	17.75	— 16.57
1897/98	7.06	1.76	5.30
1898/99	7.20	6.73	47
1899/1900	14.42	17.94	— 3.52
1900/01	12.97	11.98	.99
1901/02	10.60	3.16	7.45
1902/03	6.98	.41	6.57
1903/04	11.70	9.29	2.42
1904/05	11.50	9.36	2.14
1905/06	17.14	4.57	12.57
1906/07	23.55	5.13	18.42
1907/08	15.45	7.97	7.48
1908/09	24.82	12.85	11.97

Kaynak : V. Eldem, a.g.e. sayfa : 152/3'deki tablolardan çıkarılmıştır.

rekirse, sadece 1889-1908 yılları arasında 300 milyon frank, kilometre garantisi adı altında yabancı şirketlere ödenmiştir. Bu para ile devlet 1400 kilometrelik yol yapabilirdi. [14] Çizelge II de demiryolunun geçtiği bölgelerde artan aşar geliri gösterilmiştir.

Demiryollarının finansmanında dış kaynakların kullanılması için devlete sürekli baskı da yapılmaktadır. Örneğin, dönemin İngiltere Büyükelçisi Layard'ın Abdülhamit'e verdiği bir raporda, demiryolu, madenler gibi sektörlerde yabancı sermayenin gerekli olduğu ileri sürülmektedir. Ayrıca, İngiltere'yi Hindistana bağlayacak demiryolunun bir an önce yapılması için uğraşılırken, İngilizlerin Türklere özel bir dost gözüyle baktığı da belirtilmektedir. [15]

Başta da belirtildiği gibi İngilizlerin genel olarak iktisat politikası, özel olarak demiryolu politikası üzerindeki etkileri 1890'lara kadar devam etmiştir. Ege bölgesinde İngilizlere verilen demiryolu imtiyazlarının sayısına bakarsak bunun doğruluğunu görürüz İzmir-Aydın demiryolunun yapımı ve uzatılması için 1912'ye kadar verilen toplam 18 imtiyazın 15'i ve İzmir-Kasaba hattı için verilen 11 imtiyazın 5'i yukarıda sözü edilen dönem içersindedir.

Osmanlı Devletinin 1876'da borçlarını ödeyemez duruma gelmesi, en çok borçlanılan ülke olan Fransa'ya kısa bir süre içinde devletin mali kaynaklarını denetleme hakkını kazandırdı ve bu olay sonuç olarak, Fransız kapitalizminin, İmparatorluk üstünde nispi üstünlük kazanmasına neden teşkil etti.

FRANSIZ SERMAYESİNİN AĞIRLIK KAZANMASI

1881 Muharrem Kararnamesi ile kurulan Duyun-u Umumiye'de Fransızların söz sahibi olması, Osmanlı İmparatorluğunun politikasınıb elirleyen dış gücün, yabancı sermayenin, ulusunu değiştirdi. Bundan sonraki yıllarda özellikle 1890'larda Fransız sermayedarları için daha çok ödünler verildi. Osmanlı Borçlar Yönetimi yalnız gelirlerin toplanması ile ilgilenmedi, borçların garanti edilmesi için gerektiğinde kaynaklara el koydu, hatta yabancı sermayenin bir çok alanlarda imtiyaz alarak yerleşmesine de aracılık etti. İmtiyaz sahibi şirketlerin bir çoklarının yönetimlerindeki söz sahibi kişilerin- ki bunların çoğu Fransız veya Fransız yanlısı kişilerdir-aynı zamanda Duyun-u Umumiye'de de görevli olması bu sıkı ilişkinin en belirgin tanığıdır. ([16]) Duyun-u Umumiye, demiryollarının kendisi için de çıkar sağlayacağını anlayınca devreye girdi, demiryolu gelirlerinin bir bölümünü kendi payına ayırdı. Ayrıca yan gelirler için de hazırlığa başladı. Örneğin ipekçiliğin gelişmesi için belirli bölgelerde 130.000 dönümlük araziye 60 milyon dut ağacı diktirdi. Bunun sonucu olarak 1890 - 1910 yılları arasında ipek üretimi on kat arttı, bundan alınan aşardan da % 10 fazla gelir sağlandı. ([17]) Duyun-u Umumiyenin Fransız sermayedarları için sağladığı en önemli çıkar, bir İngiliz şirketine ait olan Izmir-Kasaba hattının, bu şirketten satın alınıp bir Fransız şirketine satılmasını sağlamak olmuştur. Ayrıca Karadeniz bölgesinde ve Suriye'de demiryolu yapma ve işletme imtiyazları da Fransızlara verildi.

Dönem boyunca padişahlık eden ve sınıflar arasındaki ilişkilerin bozulmaması için «denge» politikası uygulayan Abdülhamit yapılan demiryollarının ya-

bancılar lehine olarak ülkeye zarar vermediğini sanmakta, Çarlık Rusya'sından çekindiği için Avrupanın yanında yer almakta, onlara tavizler vermektedir. Abdülhamit bir mektubunda bu durumu şöyle anlatır:

> «...teminat akçası devlete ve ahaliye yük olmayacak surette epeyce şimendüfer yapılmıştır... Sinop'tan yapılan hatta müsaade olunmaması da ana hat yapılmazdan evvel mezkur hat yapılacak olursa, Rusya'ya hizmet edebileceği mütelaasına ve diğer mahzurlara mebnidir...» (18)

XIX. yüzyılın sonları Abdülhamit'in baskı rejimini artırmasına ve yeni politik güçlerin ortaya çıkışına sahne oldu. O günlerde ülke içinde Panislamist ve Panturanist akımların geçerlik kazanması ve militarizme ağırlık verilmesi, doğudaki kaynakları, özellikle Irak'taki petrolü elde etmek için «doğuya açılış» politikası izleyen Almanya'nın Türkiye'ye yanaşması için iyi bir sebeb teşkil etti. Ülkedeki egemen çevrelerin uyuladığı politikanın Alman politikası ile paralel olması, bazı yerlerde onunla birleşmesi 1900'lerden sonra, ekonomiye ve onun ayrılmaz parçası olan politikaya yeni bir nitelik kazandırdı, Almanya'nın bu konularda egemen olmasını sağladı.

1900'LER VE SONRASI

Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun demiryolları ile ilgilenmesi, 1872 yılında başladı. Bu yıl demiryolu etüdleri hazırlayan Wilhelm von Pressel İstanbul-Basra arasında 2700 kilometre uzunluğunda ve 10 yılda tamamlanacak bir proje yaptı. (19) Fakat bu projenin bir kısmının uygulanması ancak 1900'lerden sonra gerçekleşebildi. Almanya yanlısı İttihat

ve Terakki'nin başa geçmesi ile Almanya'ya önemli ödünler verildi. Örneğin 1902 yılında imzalanan bir imtiyaz anlaşmasıyla Almanya'ya şu haklar verilmektedir:

1. Şirketin demiryolu inşaatı ve işletmesinde kullanacağı hazine toprakları karşılıksız verilecektir.

2. Hazinenin arazisinden çıkarılacak kum, balast v.b. gibi maddeler için kira ya da buna benzer bir paranın ödenmesi söz konusu değildir.

3. Travers v.b. gibi demiryolunun gereksinim duyacağı bütün kereste, tahta ve odun ihtiyaçları devlet ormanlarından sağlanacaktır.

4. Demiryolunun her iki tarafında yirmişer kilometrelik arazi içersinde bütün madenlerin işletme hakkı şirkete bırakılmıştır.

5. Şirket demiryolu boyunca arkeolojik kazılar yapabilecek, bulduklarını tasarruf edebilecektir.

6. İmtiyazların süresi boyunca, Şirket demiryolunun geçtiği topraklardan sağlıyacağı gelirlerden ötürü her türlü vergi, pul v.b. resimlerden muaftır. [20]

İttihat ve Terakki'nin 1908 seçimi için hazırladığı bildirgede de yabancı sermaye taraftarlığı açıkça yapılmakta,-ki o zaman en büyük yabancı sermaye sahibi Almanya'dır-ve şöyle denilmektedir:

1) Ülke dahilinde birçok yolları yaptırmak, mevcut yolları geliştirmek, demiryolu hizmetini ülkenin ihtiyaçlarına yeterli hale getirmek, özellikle demiryolu işletme maliyetini düşürecek tedbirler almak,

2) 4.000 kilometrelik demiryolu ağını kurmak, bu demiryollarının maden kaynakları zengin olan bölge-

lere girebilmesini temin etmek, böylece yabancı sermayenin bu bölgelere girerek sözü edilen maden kaynaklarını geliştirmesini sağlamak. [21]

1908 Meşrutiyeti'nin getirdiği nispi özgürlük yılları döneminde, devletin 1860'lardan sonraki demiryolu politikası sert şekilde eleştirilmiştir. Örneğin, bu yıl Bağdat Demiryolu ile ilgili bir soruşturmada İsmail Hakkı Bey şöyle konuşmuştur;

> «...şimendiferlerin, malumunuzdur ki, yalnız cihet-i iktisadiyesi nazar-ı dikkate alınmaz. Ehemmiyet-i siyasiyesi de vardır. Bahusus bizim gibi mamuriyeti öyle henüz derece-i matlubeye vasıl olmamış ve uhut-u atikaya tabi olan bir yerde böyle külliyetli sermayelerle yapacakları binlerce şeylerin elbette bir ehemmiyet-i siyasiyesi ve hatta diyebilirim ki, mahzur-u siyasiyesi vardır. Bu ise kabil-i inkar değildir...» [22]

1908 Meclisinde, daha önceki yıllarda yabancılara verilmiş olan imtiyazlara ilişkin önergeler başlıca iki gruba ayrılır: Bir kısım öneriler, gizli anlaşmalarla verilen imtiyazların şartlarının açıklanmasını, diğer kısım öneriler, bu imtiyazların işletilmesinde Hükümetin tam kontrolunün gerçekleştirilmesini ve uygulamada ortaya çıkan aksaklıkların düzeltilmesini istemektedir. Örneğin, Denizli Mebusu Gani Bey'in «Aydın-Kasaba Şimendüferleri tarifelerinin yüksek olmasından dolayı tadili için erbab-ı vukuftan bir komisyon teşkiline dair» vermiş olduğu önerge tartışılarak kabul edilmiş ve konu onbeş kişilik özel bir komisyona havale edilmiştir. [23]

Görüldüğü gibi 1860'larda İngiliz kapitalizmine uygun olan Osmanlı demiryolu politikası daha sonra, özellikle 1890 sonrası Fransız çıkarlarına ve nihayet 1900'lerden sonra Alman emperyalizmine hizmet etmiştir. Böylece devletin politikasında üç ayrı dönemde, üç ayrı kapitalist ülkeye yaklaşma, başka bir deyimle ayrı süreçler içinde ayrı uluslara nispi olarak daha fazla bağımlı olma durumu söz konusudur. Sonuç olarak diyebiliriz ki, bazen dış baskılar, bazen politik çıkarlar nedeniyle, yabancı sermayeye demiryolu yapımı ve işletimi konusunda önemli ayrıcalıklar verilmiş, bu da geri bırakılmışlığın temellerinden birini oluşturmuştur.

EGEDE DEMİRYOLLARININ GELİŞİMİ VE KASABA HATTI

Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere ve Fransa arasındaki ticaretin en yoğun olduğu yöre Ege bölgesidir. Gerek dışarıya açılabilme olanaklarının diğer bölgelere göre daha fazla olması, gerekse bölgede üretilen tarımsal ürünlerin ihraç edilebilme niteliğine sahip olması, bölgede para-meta ilişkilerinin diğer bölgelere oranla daha fazla ve çabuk gelişmesine neden olmuştur. Özellikle İzmir'in bütün ulaşım yollarının birleştiği bir yerde bulunması şehrin bir ihracat-ithalat merkezi olmasına nedendir. İngiltere'nin İzmir ve dolayısıyla onun hinterlandı ile olan ilişkileri oldukça eskidir. Ancak düzenli ve kuvvetli ilişkiler 1838 Ticaret Anlaşmasından sonra doğmuş, devrin en kuvvetli kapitalist ülkesi İngiltere, Ege'ye el atmıştı. Kısa bir süre sonra da Fransız sermayesi bölgeye girmiştir. Ege bölgesindeki yabancı sermaye çıkar alanlarını,

— Tarım

— Madencilik

— Endüstri

— Tıcaret

— Ulaştırma (demiryolları) olarak birkaç gurup halinde gösterebiliriz.

Bunlar içinde demiryollarının özel bir yeri vardır. Çünkü diğer alanlarda kar elde edilmesi, işletmelerin olduğu yerlere olan «ulaşılabilirlik» kavramı ile yakından ilgilidir. Yani ulaşım ile diğer işletmeler arasında birbirini sürekli tamamlayan, aynı zamanda birbirine bağımlı olarak gelişen bir ilişki vardır.

İngilizler Osmanlı İmparatorluğunda demiryolu yapmak için ilk imtiyazı 1855 yılında istediler ve ertesi yıl İzmir-Aydın arasında demiryolu yapma ve bunu işletme yetkisini aldılar. Bunun ardından 1863 yılında İzmir-Kasaba hattı ayrıcalığını elde ettiler. [24]

İZMİR-KASABA HATTININ YAPIMI VE GELİŞİMİ

1856 yılında verilen ayrıcalık ile gerçekleştirilen İzmir-Aydın hattı, bölgenin genellikle orta ve güney kesimlerini İzmir'e bağlıyordu. Maden kaynakları ve bazı tarımsal ürünler yönünden oldukca zengin olan kuzey kısımlarının İngiliz kontrolü altına alınması için 1860'larda harekete geçildi. Yapılan çalışmalar sonucu 4/Temmuz/1863'de İzmir-Kasaba, bu günkü adiyla Turgutlu, demiryolu imtiyazı Edward Price adlı bir İngilize verildi. [25] Hemen çalışmalara başlıyan Price 20.000.000 frank sermayeli «İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi»ni kurdu, [26] Yapılan anlaşma ile bu sermaye % 6 faizle Hükümet tarafından teminat altına alındı. [27] Anlaşmanın hükümlerine

göre, şırket brüt gemirinin yarısını masraf olarak çıkacak, kalan miktar 2.310.000 franktan az olursa, bu açık hazine tarafından karşılanacaktı. ([28]) Bir diğer hüküm de Osmanlı İmparatorluğu'nun istediği zaman karşılığını ödemek şartıyla şirketi alabileceğini belirtiyordu. ([29]) Price tarafından kurulan şirket 1864 yılında İzmir-Basmahane'den yapım çalışmalarına başladı. Çalışmalar sonucu 15/Ekim/1865 tarihinde 65 kilometre uzunluğundaki İzmir-Manisa hattı işletmeğe açıldı. Bundan on gün sonra da İzmir-Bornova banliyo hattı hizmete girdi. Bu hat boyunca İngiliz ve Fransızlara ait yerleşim alanları bulunuyordu. Banliyö treninde İngilizler için özel vagonlar vardı ve bunlara başkası binemezdi. ([30]) Yapımı hızla süren 27 kilometrelik Manisa-Kasaba demiryolu 10/Ocak/1866'da bitti. ([31]) Böylece iki yıl içinde 92 kilometrelik İzmir-Kasaba hattı tamamlanmış oldu. Yapımına devlet tarafından 1872 yılında başlanan Kasaba-Alaşehir demiryolu 13/Mart/1875'de açıldı, ancak yönetimde karşılaşılan mali zorluklar nedeniyle hattın işletilmesi yabancı şirkete bırakıldı. ([32]) 1888 yılında Osmanlı İmparatorluğu, Anadolu'da demiryolu yapımı için üç ayrıcalık verdi. Bunlardan biri İstanbul-Ankara hattının yapılması için Deutsch Bank'ın kontrolündeki «Anadolu Demiryolu Şirketi»ne, diğer ikisi İzmir'deki şirketlere verildi. İzmir-Kasaba Şirketi 92 kilometrelik Manisa-Soma hattını yapma yetkisini alırken, İzmir-Aydın Şirketi de mevcut hatlarının Dinar ve Çivril'e kadar uzatılması yetkisine sahip oldu. ([33]) Bu üç şirketin çalışma alanlarına dikkat edilecek olursa, her bölgenin birbirinden bağımsız olduğu görülür ve bu «pazarların paylaşımı»ndan başka birşey değildir. Sermaye ihracı arttıkca ve büyük tekel guruplarının yabancı ülkeler ile ilişkileri genişledikçe, bu el atılan ülkeler üzerin-

de, el atan tekeller tarafından bir paylaşım, pazar paylaşımı, anlaşması yapılır. [34] Ancak bu anlaşma hiç bir zaman için sürekli bir anlaşma değildir ve anlaşma sahipleri en uygun zamanda birbirlerine girerler. Bu olguyu örneğiyle birlikte aşağıda göreceğiz.

YABANCI SERMAYELER ARASINDAKİ ÇATIŞMALAR - ALMAN/FRANSIZ ANLAŞMASI

1888'den sonraki dört yıl içinde üç şirket arasında büyük ihtilaflar olmadı. Fakat 1892 yılı sonlarında uyuşmazlık başgösterdi. Sivas üzerinden Bağdat'a bir yol yapmak isteyen Alman şirketine Ege'deki şirketler itiraz etmiyordu. Ancak finansmanı sağlayan Alman bankerlerinin 1891-1892 yıllarında yaptırdıkları araştırmalar sonucu, Konya üzerinden geçecek bir yolun hem daha kârlı, hem de daha ucuz olacağını görmeleri, Alman şirketinin planlarını değiştirmesine yol açtı. Aynı yıl sonunda şirketin şorumlularından Alfred Kaulla, Ankara-Kayseri ve Eskişehir-Konya yollarının imtiyazını almak için padişaha başvurdu. Özellikle ikinci yol İzmir'in hinterlandı ile olan ilgisini kesmek için yapılmak isteniyor, yöredeki artık ürünün İstanbula akışının sağlanmasına çalışılıyordu. Alman isteklerine karşı, İngiliz ve Fransız sermayedarları da isteklerde bulundular. Stanforth Sought adlı bir İngiliz Zonguldak-Ankara-Bağdat demiryolu sistemini yapmak istediğini hükümete bildirdi. İzmir-Aydın Şirketi de Alman taleplerine karşı koydu ve 1891'den beri istediği, demiryolunu İsparta, Burdur ve Çay'a kadar uzatma talebini yeniledi. Alman isteklerine karşı bir diğer tepki Osmanlı Bankası'nca desteklenen Belçikalı Georges Nagelmackers tarafından gösterildi. Nagelmackers uzun bir süredir İngilizlerin sahip olduğu İzmir-Kasaba hattını almak ve ayrıca Alaşehir-Afyon arasında demiryolu yapmak için uğraşıyor, bu işinde Fransız Bü-

yükelçisi Paul Cambon'dan büyük destek görüyordu. ([35]) Fransızların baskısı sonuçsuz kalmadı ve 1893'de Hükümet anlaşmadaki hakkını kullanarak İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketini 35.850.000 franka satın aldı. Sonra da bu hattı Fransız şirketine devretti. Fransızların kurduğu «Chemin de fer Smryna-Cassaba et Prolongement»a ana hattı Alaşehir'den Afyon'a kadar uzatma yetkisi de verildi. Bu hat için, kilometre başına senede 18.880 frank gayrisafi hasılat sağlanması garanti edilmişti. Bu kilometre garantisi sonucu 1897/1913 yılları arasında şirkete yapılan ödeme miktarı çizelge III'de gösterilmiştir.

ÇİZELGE III

Afyon-Alaşehir Hattına Ödenen Kilometre Garantisi Miktarı

Yıl	Miktar
1897	755.000 frank
1898	3.946.000 »
1899	4.043.016 »
1900	3.843.473 »
1901	3.559.752 »
1902	3.532.271 »
1903	3.607.830 »
1904	3.597.623 »
1905	3.442.022 »
1906	3.326.455 »
1907	3.470.708 »
1908	3.654.198 »
1909	3.481.820 »
1910	3.255.894 »
1911	2.848.877 »
1912	2.795.453 »
1913	2.886.363 »

Kaynaklar : A. Rey, Statistique... 1899/1911 ciltleri
Y. Karkar, Railway Development in Ottoman Emp. s. 165.

Daha önce sözünü ettiğimiz 1880 Bayındırlık Raporu, Afyon-Alaşehir hattının 200 kilometre olacağını, her kilometresinin 7608 liraya çıkacağını ve böylece toplam maliyetin 1.478.260 lirayı bulacağını hesaplamaktadır. (36) Bu hattın nasıl yapılacağı raporda şöyle anlatılmaktadır :

«...taşınacak mallarla, yolculardan alınacak geçiş vergisi ve taşıma ücretlerinin, inşa masraflarıyla bakım ve işletilmelerine yeteceği muhakkak gibidir. İşte bunların tesbiti ve inşası masraflarının ödenmesi için, mesela yapılacak soşe ve demiryollarının inşasında gerçekten sarfedilecek paraya karşılık geçiş üçreti almak, yollar civarında bulunan bataklıkların temiz lenmesiyle meydana çıkacak araziyi kullanıp işletmek, limanlarda rıhtım veya iskeleler yaparak vergi almak, inşaat için gerekli olan şeyleri hariçten getirdiklerinde, bunlardan gümrük vergisi almamak, yol üzerinde tesadüf edecekleri madenleri işletebilmek, işin başlangıcında ihtiyaç duyulan ağaçları ormanlardan parasız kesebilmek gibi kolaylıklarla sair manevi yardımlar gösterilirse elbette güçlü ve güvenilir sermaye sahipleri çıkar...» (37)

Şirket Alaşehir-Afyon demiryolu imtiyazını kısa sürede gerçekleştirdi ve hat 20/Ocak/1897'de işletmeye açıldı. (38) Bu hatın tamamlanmasıyla İzmir ve Konya arasındaki bağlantı sağlanmış oldu..

1893 yılında İzmir-Kasaba hattının fiilen Fransızların kontrolü altına geçmesi Fransız ve Alman sermayedarları arasındaki çekişmeleri ortadan kaldırdı.

5-6/Mayıs/1899 yılında Berlin'de iki taraf arasında işbirliği anlaşması imzalandı. Anlaşmada Almanya'yı «Deutsch Bank» ve «Anadolu Demiryolu Şirketi», Fransayı «Osmanlı Bankası», «İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi» ve «Régie Générale des Chemins de fer» temsil ediyordu. Anlaşma sonucu, Fransız sermayesinin Konya-Bağdat projesine % 40 hisse ile katılması, proje idare heyetine Fransız temsilcilerinin de atanması ve her iki şirket hatlarının Afyon'da birleştirilmesi kararlaştırıldı. ([39]) Fakat bu son madde ancak 1901 yılında gerçekleşebildi.

SOMA-BANDIRMA DEMİRYOLU

İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi son olarak Soma-Bandırma hattı için imtiyaz elde etti. Bu imtiyazın alınmasında Osmanlı Bankasının büyük etkisi olmuştur. Banka 1908 ve 1909 yıllarında Osmanlı Hükümetine iki defa istikrazda bulunmuş, karşılık olarakta Soma-Bandırma hattı imtiyazının bir Fransız şirketine verilmesini sağlamıştır. Bu sırada ayrıca hattı yapan şirketten de borç alınmıştır. Yapılan anlaşmanın 7. maddesine dayanarak Hükümet, Şirkete herbiri 22 Osmanlı Lirası kıymetinde 77.832 tahvil vermiş, bununla ilgili istikraz mukavelesi 3/Aralık/1910'da imzalanmıştır. Anlaşmanın başlıca şartları şunlardır:

1. İstikrazın resulmali 1.712.304 liradır. Faiz % 4, itfa akçesi % 0.16715 olup, istikraz 82 senede imha edilecektir.

2. Tahvillerin beheri 22 lira yahut 500 frank kıymetinde olup 77.832 tanedir.

3. İtfa, tahvillerin kıymeti başabaştan aşağı ise

mubayaa ile, değilse kura ile ve başabaş olarak itfa edilecektir.

4. Mürettebat her sene 1/Nisan ve 1/Ekim tarihlerinde tesviye olunacaktır.

5. Mürettebatı hükümet tediye edecektir. Fakat buna lazım olan parayı, şirket gayri safi hasılatından Hükümete verecektir ve bu hasılat kafi gelmezse noksanı tütün emvalinden ikmal edilecektir.

6. Mürettebatın hamillere tavzi muamelesini Şirket yapacak ve buna mukabil % 0,25 komisyon alacaktır. [40]

30/Temmuz/1910 tarihli imtiyaz ile yapılmağa başlanan 183 kilometrelik yol 1912 Temmuz'unda tamamlanmıştır. Bu hatta da kilometre garantisi 18.880 franktır. [41]

ÇİZELGE : IV

Hattın adı	Uzunluğu	İmtiyaz tarihi	İnşaatın bitiş tarihi
İzmir - Manisa	65 km.	1863	15/10/1865
Manisa - Kasaba	27	1863	10/ 1/1866
Kasaba - Alaşehir	76	1872	13/ 3/1875
Manisa - Soma	92	1888	5/1890
Alaşehir - Uşak	118	—	10/ 9/1897
Uşak - Afyon	133	—	20/12/1897
Anadolu Şir. ile bağlantı	1	—	1901
Soma - Karacalar	35	1910	6/ 6/1912
Karacalar - Balıkesir	36	1910	1912
Balıkesir - Bandırma	112	1910	10/1912
İzmir - Bornova	5	1863	25/10/1865

Kaynaklar : V. Eldem, a. g. e. s : 164
M. Kıray, Az Gelişmiş Memleketlerde Şehirleşme Eğilimleri : Tarihsel Perspektif İçinde İzmir, s : 494 - 495

1863 yılında kurulan İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketinin 1914 yılı sonundaki durumu ile ilgili bilgi çizelge IV'de verilmiştir.

Şirketin 1896-1911 yılları arasındaki gelir durumu çizelge V'de gösterilmiştir. Buradan anlaşılacağı gibi, gerek ana hatlarda, gerekse uzantılarda, bir iki yıl hariç devlet, şirkete sürekli olarak kâr ve kilometre garantisi ödemiştir, ki 15 yıllık ödeme miktarı 50 milyon franktan (2.3milyon liradan) fazladır. Türkiye'deki toplam Fransız demiryolu yatırımları tutarı 23.6 milyon lira olduğuna göre, sadece bu hattan 15 yıl içinde kazanılan para bunun % 10'udur. Bu da ham madde ihracı sağlamak, dışarıdan gelecek mallara yeni pazarlar yaratmak gibi hizmetlerin yanı sıra parasal kazançların da küçümsenmeyecek bir oranda olduğunu açıkca belirtmektedir.

DEMİRYOLUNUN TİCARETE YAPTIĞI KATKILAR

1911 yılında istihdam ettiği 1983 işçi ile en çok işçi çalıştıran örgütler arasında 6. sırayı alan şirket [42] bölgede ticaretin gelişmesinde oldukça etkin bir rol oynamıştır. Taşıma ücretlerinin yüksek olması, demiryolundan taşınan emtia miktarının 1910 yıllartna kadar 250.000 ton civarında dolaşmasına neden olmuşsa da, bu yıldan sonra fiatlarda ayarlama yapılması, taşınan mal miktarını % 55 oranında artırmıştır. Hatta taşınan malların büyük kısmı, % 75 kadarı iç bölgelerden İzmire doğrudur. Bunun böyle olması doğaldır, çünkü bu demiryolunun yapılmasındaki amaç, ham maddelerin Avrupaya kolaylıkla akmasını sağlamaktır. İzmir'den iç bölgelere doğru yapılan taşıma daha çok petrol, mamul maddeler, kereste gibi teknik

ÇİZELGE : V

Yıl	Kilometre geliri (Frank) En az	En fazla	Ortalama	Kilometre garantisi	Kilometre başına ödenecek fark	Toplam işletme gelirleri	Devletin ödeyeceği toplam fark
1896	—	—	12.228	—	—	3.259.000	680.000
	—	—	—	—	—	—	—
1897	—	—	13.597	—	—	3.610 000	505.000
	—	—	3.004	18.880	15.876	144.000	755.000
1898	—	—	13.831	—	—	3 678.000	471.000
	—	—	3.160	18.880	15.720	785.000	3.946.000
1899	30.921	6.490	13.750	—	—	3 656.394	481.813
	5.782	1.417	2.765	18.880	16.116	694.093	4.043.016
1900	24.776	5.202	13.702	—	—	3 644.668	487.666
	9 308	1.199	3.568	18.880	15.323	895.636	3.843.473
1901	—	—	15.442	—	—	4 108.000	254.000
	—	—	4.754	18.880	14 126	1.198.000	3.559.752
1902	30.550	8.687	15.728	—	—	4.183 704	218.168
	12 758	2.786	4.867	18.880	14.014	1.226.852	3 532.271
1903	32.555	7.643	16.810	—	—	4.471 444	74.278
	12.584	2.225	4 598	18.880	14.283	1.161.488	3 607.830
1904	27.558	10.419	17.572	—	—	4.674 152	(kâr)
	13 951	2.284	4.639	18.880	14.242	1.171.695	3 597.623
1905	33.718	7.413	16.310	—	—	4.372.029	123.985
	13.783	1.084	5.192	18.880	13.689	1.303.428	3.442.022
1906	31.958	4.178	15.938	—	—	4.239 415	190.292
	26.794	1.573	5.639	18.880	13.241	1.415.509	3.326.456
1907	27.561	6.311	14.816	—	—	3.940 971	339.514
	9.250	1.079	5.065	18.880	13.816	1.271.258	3.470.708
1908	30.473	7.948	16.810	—	—	4.502 975	8.513
	8.476	2.131	4.566	18.880	14.314	1.146.280	3.654.198
1909	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	5.063	—	—	4.665.005	(kâr)
1910	28.151	10.141	17.538	18.880	13.817	1.275.940	3.481.820
	14.270	1.992	5.934	18.[illegible]0	12.945	1 989.555	3.255.894
1911	30.575	8.743	18.670	—	—	5.014.832	(kâr)
	14.165	1.948	7.294	18.880	11 586	1.875.379	2.848.877

Kaynak : A. Rey, Statistique, 1899/1911 yılları arası 12 cilt.

Açıklamalar : Her yıl için gösterilen iki satırdan ilki ana hatları, ikincisi Afyon - Alaşehir hattı rakamlarını vermektedir. 1899'dan önceki yıllar ve 1901 yılı rakamları 1905 cildinden faydalanılarak çıkarılmıştır. 1909 yılı için Y. Karkar'dan faydalanılmıştır. Ana hat için 2.310.000 franklık kâr garantisi vardır.

malzemedir. İzmir'e gelen mallar arasında ise hububat; ki çoğu Konya yöresinden gelmektedir, meşe palamutu, üzüm, pamuk, halı önemli yer tutmaktadır. Bunlarla ilgili rakamlar çizelge VI ve VII'de verilmiştir.

ÇİZELGE : VI

Demiryolunda Taşınan Mal Miktarı (ton)

Hatlar	**1906**	**1907**	**1908**	**1910**	**1911**
Ana hat					
İzmirden çıkış	46.396	49.233	52.772		
İzmire giriş	164.349	149.675	158.776		
Toplam	210.745	198.908	211.548		
Ara hat					
İzmirden çıkış	13.911	12.644	13.280		
İzmire giriş	58.793	57 353	35.251		
Toplam	72.404	69.997	48.531		
GENEL TOPLAM	283.449	268.905	259.079	243.869	380.758

Kaynak : A. Rey, Statistique, 1906 - 1911 yılı ciltlerinden çıkarılmıştır.

Şirket bu işlerini yaparken 1911 yılına kadar 33 lokomotif, 149 yolcu vagonu ve 871 yük vagonu kullanmıştır. Bunların miktarı 1911'den sonra 44 lokomotif 206 yolcu vagonu ve 865 yük vagonu olarak değişmiştir. Hatlarda taşınan yolcu sayısı da çizelge VIII'de gösterilmiştir.

Dışa dönük ağaç biçimindeki yol sistemine göre yapılan demiryolu ile, eski yol sistemi üzerinde deve, katır ve kağnı ile taşınanın en az iki mislinden faz-

ÇİZELGE : VII

Demiryolunda Taşınan Mallar (ton)

Malın cinsi	**1906**	**1907**	**1908**	**1910**	**1911**
Hububat	99.407	(65.840)	76.377	151.867	200.055
Meşe palamutu	15.097	16.719	22.778	31.931	24.454
Kuru üzün	14.769	22.211	24.400	14.285	13.080
Buğday	—	34.338	—	—	—
Arpa	—	31.502	—	—	—
Bakliyat	—	6.612	—	—	—
Pamuk	—	5.550	—	—	5.304
Diğer yiyecekler	—	2.442	—	—	—
Mamul maldeler	—	5.486	5.486	—	—
Tuz	—	5.723	5.723	—	—
Petrol	—	4.258	4.258	—	—
Kereste	—	6.939	6.939	17.111	18.904
Halı	—	—	1.125	—	2.892
Reçine	—	—	—	—	4.683

Kaynak : A. Rey, Statistique, 1906 - 1911 yıllarına ait ciltlerden çıkarılmıştır.

ÇİZELGE : VIII

Hatlar	**1906**	**1908**	**1910**	**1911**
Ana hat	1.837.196	2.329.048	2.332.421	2,479,470
Ara hat	107.602	144.690	77.072	82.919
TOPLAM	**1.944.798**	**2.443.738**	**2.409.493**	**2,562,389**

Kaynak : A Rey, Statistique, 1906 - 1911 yıllarına ait ciltlerden çıkarılmıştır.

lasını bölgenin en büyük şehri olan limana indirmek ve dönemin en ileri teknolojisini taşıyan buharlı gemilere yüklemek mümkün oluyordu. Buna rağmen demiryolu tek başına bütün üretim fazlasını etkili biçimde toplamayı başaramamıştır. Çok geri teknoloji ile ufak üretim birimlerinde üretim yapan kırsal yerleşmelerden üreticinin, malını kendisinin trene getirmesi imkansızdı. Bu ise yeni bir örgütleşmeye gidilmesi sonucunu yarattı: Örgütlü deve kervanları. Bu örgütler uzun süre demiryolları ile rekabet etmişler ve ancak 1888 yılından sonra kesin üstünlüklerini kaybetmiş, yokolmuşlardır. Yine de bu tarihe kadar demiryolu deve ulaşımı ile bütünleşerek bölgenin dışa dönüklüğünü ve dışa bağımlılığını maksimize eden temel olmaktadır. [43]

Bir İngiliz örgütü olarak kurulan şirket, «dünyanın iktisadi yönden paylaşılması» sürecinde milliyet değiştirmiş, ancak yine de, belirli amaçlar etrafında, belirli anlarda birleşebilen iki emperyalist güce de hizmet etmiştir. Yörede yoğunlaşan İngiliz ve Fransız işletmelerinin sayısı ve çalışma alanları bu olguyu açıkca gösterir.

OSMANLI İMPARATORLUĞUNUN DIŞ TİCARETİ

İmparatorluk ile İngiltere ve Fransa arasındaki ticari ilişkilerin kökeni oldukça eskilere dayanır. Fransa ile ilk ilişkiler 1535 yılında imzalanan kapitülasyon anlaşmasıyla başlamıştır. Bundan 44 yıl sonra, 1579'da imzalanan diğer bir anlaşma ile Osmanlı-İngiliz ticari ilişkileri resmi nitelik kazanmıştır. 1809 anlaşmasıyla İngiltere, «en çok müsaadeye mazhar» devlet niteliğini Fransanın yanı sıra kazandı. [44] Maliyeti çok düşüren yöntemlerle üretim yapması İngiltere'nin kısa zamanda İmparatorluk pazarlarına hakim olmasına yardımcı oldu, biriken sermaye ile yatırımlar yapıldı. Burada, Fransız kapitalizminin tefeci niteliği dolayısıyla yatırımlardan daha çok istikrazlara önem vermesi de etkin rol oynamıştır. Çizelge IX'da Fransanın 1852-1913 yılları arasında yaptığı sermaye ihracı görülmektedir. Yapılan sermaye ihracının % 51. 6'sı istikraz, % 35.0'ı ulaşım, % 13,4'ü bankacılık ve endüstri ile ilgilidir. [45]

ÇİZELGE IX

1852-1913 Yılları Arasında Fransanın Sermaye İhracı

(Milyon Frank)

Süreç	Kümülatif Ser. İhr.	İndeks	Osmanlılara İhraç	İndeks
1852-1870	13.500	100.0	2.320	100.0
1871-1881	17.850	132.2	4.295	180.8
1882-1897	26.650	190.6	4.950	213.5
1898-1913	35.200	260.7	6.350	273.9

Kaynaklar : R. Cameron, France and the Economic Development of Europe, s: 79, İ. H. Yeniay, Yeni Osmanlı Borçları Tarihi, s : 52-108

1827-1838 yılları arasında İmparatorluğun İngiltereden ithalatı % 100 oranında arttı. 1827-1850 arasında İmparatorluğun toplam İngiliz ihracatındaki payı % 1.9'dan % 4.9'a yükseldi. 1878'de İmparatorluk ithalatının % 61'ini İngiltere'den ve % 18'ini Fransa'dan yapıyordu. Bu oranlar 1910 yılında % 30 ve % 11'e düştü. (46) 1880-1911 yılları arasında, dünya ticaretinde % 1'lik paya sahip olan İmparatorluğun değişik ülkelerle yaptığı ithalat ve ihracat çizelge X'da gösterilmiştir. İthalat ve ihracatın bileşimi ise çizelge XI'de açıklanmıştır.

ÇİZELGE X

İmparatorluğun Almanya, İngiltere ve Fransa ile Dış Ticareti 1900-1911 (milyon mark)

	Almanya		İngiltere		Fransa	
Yıllar	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
1900	34.400	30.400	102.920	118.760	29.800	86.220
1901	37.500	30.000	128.220	122.000	37.880	—
1902	43.300	36.500	123.980	130.520	37.200	83.040
1903	50.200	37.700	114.020	127.400	36.640	81.200
1904	75.300	43.500	151.960	122.760	40.880	73.120
1905	71.000	51.600	139.300	118.960	42.420	80.780
1906	68.200	55.000	167.040	129.440	47.300	91.600
1907	81.500	55.100	147.380	136.600	46.380	95.320
1908	64.000	47.600	145.260	109.220	51.600	70.760
1909	78.900	57.300	156.280	109'320	54.600	79.000
1910	104.900	63.400	177.160	100.660	58.400	77.000
1911	112.800	70.100	—	—	—	—

Kaynak : E. Mead Earle, Bağdat Demiryolu Savaşı, s : 118-119

ÇİZELGE XI

1914'de İthalat ve İhracatın Bileşimi (%)

A)	**İthalat :**	
	Sanayi ürünleri	59.4
	Tahıllar	25.0
	Ham maddeler	7.0
	Diğerleri	8.6
B)	**İhracat :**	
	Ham maddeler	38.4
	Tahıllar	45.0
	Mamül maddeler	13.0
	Diğerleri	3.6

Kaynak : T. Çavdar, Sayılarla Vaziyet ve Manzara-i Umumiye, s : 175

DIŞ TİCARETTE İZMİR'İN YERİ

İngiltere ve Fransa ile yapılan ticaretin başlıca giriş-çıkış yeri İzmir limanıdır. Çevrede toprakların verimli oluşu, ham madde kaynaklarının bol miktarda bulunuşu ve özellikle demiryollarının yapımından sonra ulaşım olanaklarının yeterli hale gelişi, bu sonucu ortaya çıkarmıştır. Gerek iç, gerekse dış dinamiklerin engel olması nedeniyle Osmanlı Devleti uzun bir süre feodal yapısını devam ettirmiş, buna karşın Ege bölgesi gibi dışa açılabilme olanaklarının olduğu yerlerde para-meta ilişkileri kuvvet kazanmıştır. Ne varki, ilişkilerin dış memleketlerin belirleyiciliği ile gelişmesi, bölgenin sanayileşen Avrupa karşısında bir ham madde kaynağı, mamul madde pazarı durumunda kalması ile sonuçlanmıştır. Belli, seçilmiş malların üretimindeki artış, iç talebin isteği ile değil, fakat dış piyasanın isteği ile ortaya çıkmıştır. [47]

Osmanlı İmparatorluğu hemen her dönemde ham madde ihraç eden bir ülke durumundadır. İhraç edilen işlenmiş maddelerin sayısı çok kısıtlıdır. Burada, iki ayrı yılda, İzmir'den yapılan ihracatın bileşimini verirsek yukarıda belirtilen durumun gerçekliği kanıtlanabilir :

A) 1763 Yılında İzmir'den Yapılan İhracat : [48]

Ham maddeler : Balmumu, pamuk, yapağı, tiftik, mazı, deri, kitre, şap, göztaşı.

Gıda maddeleri : İncir, üzüm, hurma susam.

Tıbbi bitkiler : Afyon, anason, salep, günnük, safra.

Keyif vericiler : Kahve, tütün.

Yarı mamuller : Pamuk ipliği, tiftik ipliği, meşin, sahtiyan

Mamuller : Pamuklu dokumalar, yünlü seccade, kilim, sabun,

B) 1891 Yılında İzmir'den Yapılan İhracat : (*)

Ham maddeler : Yapağı, reçine, pamuk, çinko, antimuan, zımpara taşı

Gıda maddeleri : Zeytinyağı, mısır, üzüm, susam, incir, baklagiller

Tıbbi bitkiler : Afyon

Keyif vericiler : Tütün, şarap

Yarı mamüller : Deri, pamuk ipliği

Mamüller : Halı, kilim

Her iki liste arasındaki en büyük fark, ikinci listede, ham maddeler kısmında madenlere de raslanmasıdır. Genel olarak tarımsal ürün ve maden cevheri ihraç edilmesine karşın, ithalatta işlenmiş maddeler önemli yer tutmaktadır. İthalat listesinde; çelik, fes, çivi, dokuma, kâğıt, petrol, şeker, cam, çimento, kiremit gibi mallar yer almaktadır. (1891 yılında İzmir'-den yapılan ithalât ve ihracat için Ek: I-A/B'ye bakınız.) İzmir'den yapılan ihracatın değeri çizelge XII' den de görüleceği gibi yıllar boyunca şöyle bir değişim gösterir.

ÇİZELGE XII

İzmir'den Yapılan İhracat

Yıllar	Değer
1839	35.856.000 frank
1865	128.269.623
1881	104.600.000
1891	94.784.961

Kaynaklar : C. Issawi, Economic History, s: 67
V. Cuinet, La Turquie d'Asia, s : 413

Demiryolları ve kervanlarla, limana gelen mallar, buradan gemilerle ihraç edilmektedir. Deniz ticareti hemen hemen İngilizlerin kontrolü altındadır. Ancak İzmir limanını işletme imtiyazının bir Fransız örgütünde oluşu, İngilizlere bazı zorluklar çıkarmaktadır. Limana gelen ve giden gemiler arasında ikinci sırada Fransızlar gelmekte, onu Yunanistan, Avusturya takip etmektedir. Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi çizelge XIII'de verilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere ve Fransa arasındaki ticarî ilişkileri ve bu ilişkilerin merkezi olan İzmir'in durumunu kısaca gözden geçirdik. Şimdi, İzmir - Kasaba hattı boyunca yer alan ve tarım, sanayi, madencilik ile uğraşan yabancı sermayenin çalışmalarını görelim.

ÇİZELGE XIII

1891, 1896 ve 1908 Yıllarında İzmir Limanına Gelen Buharlı ve Yelkenli Gemilerin Bandıralarına Göre Tonaj Bakımından Dağılımı (%)

Bandıra	1891	1896	1908
Osmanlı	15.1	15.2	8.8
Rus	10.0	18.6	8.2
Fransız	17.3	15.5	15.9
İngiliz	21.9	15.4	18.5
Avusturya	10.4	12.3	9.8
Yunanistan	3.7	8.5	12.4
İtalyan	7.1	5.9	4.4
Almanya	3.6	3.5	11.7
İskandinavya	2.3	1.7	5.9
Romanya	0.0	0.1	3.3
Diğerleri	8.6	3.3	1.1

Kaynaklar : V. Cuinet, La Turquie d'Asia, s : 435
M. Kıray, Tarihsel Perspektif İçinde İzmir, s : 496

TARIMDA YABANCI SERMAYE

Ege bölgesinde topraklar çok verimlidir ve genellikle yılda iki kez ürün kaldırılır. Bölgenin en önemli tarımsal ürünleri, pamuk, zeytin, tütün, afyon gibi sanayi ham maddeleridir. Bunların yanı sıra üzüm, incir gibi ürünler de önemli yer tutar. Hayvancılıkta oldukça önemlidir ve dokuma sanayii için yün, tiftik; deri sanayii için ham deri bol miktarda sağlanabilir. Önce İzmir - Aydın, sonra İzmir - Kasaba demiryolu hatlarının yapımı bu ürünlerin bölgesel tüketim fazlasının ihraç edilmesini kolaylaştırmıştır. Çünkü kervanlarla yapılan taşıma hem zor, hem de masraflıdır, üstelik bu şekil taşımada oldukça önemli sayılacak bir oranda mal da ziyan olmaktadır. 1899'da İzmir-Konya bağlantısının biraz kesintili de olsa sağlanması Konya gibi çok miktarda tahıl üretiminin yapıldığı bir iç bölgede «pazarlanabilir» nitelikteki üretimin satışını kolaylaştırmıştır. Konya'da üretilen buğday Anadolu Demiryolları aracılığıyla önce Afyon'a gönderilir, oradan da Kasaba hattı ile İzmir'e taşınırdı. ([50]) Pazarlanabilir mal oranının, 1912'de Konya'da buğday için % 26.4 ve arpa

için % 25.5 olduğu bilinmektedir. [51] Demiryollarının taşıma işlerinin büyük kısmını üstüne aldığı bir diğer rakamdan da belli olmaktadır: Her iki hattın yapımından bir müddet sonra, 1888'de bölgede 20.000 deve atıl kalmış, bunların sahipleri hükümete müracaat ederek yardım istemişlerdir. [52] 1913 yılında ülkede nekledilen 4.7 milyon ton eşyadan % 46.8'i demiryollarında, % 42.6'sı karayollarında, % 10.6'sı denizyollarında taşınmıştır ve nakledilen malların % 40.4'ü hububattır. [53] Demiryolu şirketleri çevrede tarımın gelişmesi için köylülere malî yardımlarda bile bulunmuşlardır. Tabiî ki bu, ileride elde edilecek kârlar gözönüne alınarak, şimdilik yapılmış bir fedâkârlıktır. Örneğin, şirketler, hat boyundaki tarlaları geliştirmek, ekmek, işlemek isteyen köylülere kredi ile tohumluk teklif etmişler, tohumlukların bedelinin ilk ürün satıldıktan sonra ödenmesini istemişlerdir. Köylülerin satın aldıkları tarım araçları trenlerde yarı ücretle taşınmıştır. Köylülere hiçbir ücret karşılığı olmadan tarım uzmanları gönderilmiş, tarım araçlarında kullanılan akaryakıt ucuz tarife ile nakledilmiştir. [54]

Arazi kanununun çıkması ile yabancılara da toprak satın alma hakkı verilince, tarıma yabancı sermaye tarafından doğrudan yatırım yapılmağa başlanmış tarım ürünleri ticareti yerine, tarım ürünleri üretim ve ticareti olgusu ortaya çıkmıştır. Tarımda üretim - para ilişkilerinin gelişmesi ile, yarı - feodal yöntemlerin egemenliğinin yanı sıra köylülerin sömürülmesi de kapitalist biçimler almağa başlamıştır. [55] Tarımda makinaların kullanımı ile büyük oranlarda nispi artık değer sağlanmıştır.

İngiliz ve Fransız sermayelerinin kendi hammadde gereksinmelerini karşılamak için teşvik ettiği ürünle-

re en iyi örnek olarak pamuğu gösterebiliriz. Amerikan iç savaşının başlaması, tekstil için gerekli olan hammaddesini oradan karşılayan İngilizleri güç durumda bıraktı ve İngilizler zorunlu olarak yeni hammadde üretim alanları bulmak durumunda kaldı. İngilizlerin pamuk üretimini teşvik ettiği bölgelerden biri de Ege'dir.

YABANCI SERMAYE VE PAMUK ÜRETİMİ

Pamuklu kumaş üretimi İngiltere'nin tekeli altındaydı ve ülke en büyük üretici - ihracatçı hüviyetine sahipti. 1861 yılına kadar, ham madde genellikle Amerikadan sağlanıyordu. Fakat bu yıl iç savaş çıkması, ham madde elde etmeği zorlaştırdı. Bunun üzerine, İngiltere'nin pamuk alım - satım işleriyle uğraşan Manchester Cotton Supply Association --MCSA, Türkiye ve Hindistan'ı pamuk üretimi için teşvik etmeğe karar verdi. Bu kararın alınmasından sonra, Amerika'dan iyi cins tohumluk getirerek köylüye karşılıksız dağıttı, aynı zamanda Hükümetle de ilişki kurarak, üretimin düşmesine neden olan aşarın kaldırılmasına uğraştı. Bu çabalar olumlu sonuç verdi, 1862 yılı sonunda çıkarılan bir fermanla pamuk üreticilerine kolaylıklar sağlandı. Bütün bunlar olurken, İngiliz tüccarları Anadolu'daki işlerini düzenleyebilmek için şirketler kurdular. Çabalar sonucu, Ege'de pamuk üretimi o zamanlara kadar görülmemiş oranda arttı. Pamuk ekilen topraklarda göreli olarak en az artış Kasaba dolaylarında olmuş ve üretim 20.000 dönümden 24.000 dönüme yayılmıştır, ki bu bile % 20 artış demektir. 1890 yılında Kasaba'da pamuk üretimi 850 tondur. [56]

Pamuk üretimindeki artış, teknolojiyi de birlikte getirdi ve hemen hepsi demiryolları çevresinde, özel-

likle Aydın demiryolu çevresinde olmak üzere 34 pamuk temizleme atölyesi kuruldu. Kasaba hattı üzerinde bulunan Alaşehir'de 2 pamuk işleme atölyesi vardır. (57)

1880'lere kadar, üretilen pamuğun % 40 kadarı İngiltere'ye ihraç edilmekteydi. Geri kalanlar ise Fransa, Almanya ve Avusturya'ya satılmakta, bir kısım pamuk da iç tüketim için kullanılmaktadır. İzmir'den yapılan pamuk ihracatı çizelge XIV'de görülmektedir.

ÇİZELGE XIV

İzmir'in Pamuk İhracatı

Yıl	**İhracat (sterlin)**
1863	1.674.536
1864	2.076 086
1865	1.267.920
1966	521.600
1867	1.187.358
1868	321.270
1869	461.320
1870	431.750
1871	216.800
1872	770.000
1873	81.000
1874	631.730
1875	521.000
1876	655.751
1877	423.754

Kaynak : O. Kurmuş, Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, s: 87

Çizelge XIV'den görüleceği gibi, ihracat 1870'lerden sonra düşme göstermektedir. Bu, üretimde de bir azalmayı belirler ve bunun başlıca nedenleri; kullanılan tohumların üretici tarafından beğenilmemesi, yer-

li tohuma geçiş yapıldığı yıllarda Amerika'daki savaşın bitmesi ile ham maddenin yine oradan sağlanmağa başlamasıdır. 1862'de 12.000 balya olan ihracat, 1876'da 72.364 balyaya çıkmış fakat 1890'da 20.177 balyaya, düşmüştür. [58] 1888'den sonraki yıllarda İzmir'de üretilen pamuk miktarı çizelge XV'de verilmiştir.

ÇİZELGE XV

İzmir'de Pamuk Üretimi

Yıl	Üretim
1888	42.000 balya
1890	40.000
1892	40.000
1897	38.000
1900	35.000
1901	33.000
1902	31.000
1903	25.000
1905	31.000
1908	40.000
1912	45.000
1913	42.000

Kaynaklar : V. Eldem,... bir Tetkik, s : 84
V. Cuinet, La Turquie d'Asia, s : 388

Büyük ümitlerle başlanan pamuk üretimi çabalarının yabancı sermaye için çok başarılı olduğu herhalde söylenemez. İhracattaki sürekli düşüş de bunu göstermektedir. Ama yapılan çalışmalar İzmir ve çevresinin, kapitalizmle doğrudan ilişkiye girmesine neden olmuş, üretim artık kendine - yeterlilik için değil, pazar için yapılır olmuştur. Ayrıca çırçır fabrikalarının açılması, bunları sigorta edecek şirketlerin kurulmasına bir sebep teşkil etti. Bunun yanında, mali işlerin düzenlenmesi için yabancı bankalar da faaliyete geçti.

Böylece «Amerikan iç savaşı sonunda ortaya çıkan pamuk kıtlığı, Batı Anadolu'da kapitalizmin gelişmesini hızlandırmakla kalmadı, Batı Anadolu'yu Avrupa emperyalizmine sıkı sıkıya bağlayacak olan ilişkilerin temelini de atmış oldu.» [59]

TÜTÜNDE YABANCI ÇIKARLARI

Avrupa kapitalizmi en çok pamuk ile ilgilenmiştir. Fakat bölgeye yabancı sermayenin girişi diğer tarımsal ürünleri de etkilemiştir. Bunlar üzerinde de kısaca durmak yararlı olur. Pamuktan sonra en çok ihraç edilen ürünlerden biri de tütündür. Tütün üretiminin Ege'deki gelişimi, aynı pamukta olduğu gibi Amerikan iç savaşının başlaması ile paraleldir. Bir farkla ki, bu sefer üretimin artmasını isteyen İngilizler değil, Fransızlardır. Zaten tütün üretimi yapılan yerlerin çoğunlukla Kasaba demiryolu çevresinde bulunuşu bunu göstermektedir. Üretim en fazla Manisa, Soma, Kırkağaç, Bergama, Akhisar, Kasaba, Alaşehir, Demirci, Salihli ve çevresinde yapılmaktadır. Ekim yapılan alanlar 1884'de 192.262 dönüm, 1911'de 814.162 dönümdür. En büyük ithalâtçı ülke olan Fransa'ya Egeden 1857'de 200.000 franklık, 1858'de 500.000 franklık, 1859'da 1.700.000 franklık satış yapılmıştır. [60]

Tütün alım-satımı üretimin hızla arttığı 1871 yılında devlet tekeli altına alınmıştır. Bu tekelin imtiyazı daha sonra 400.000 lira karşılığında Hristaki Rogramons adlı bir Rum bankerine verildi. [61] Fakat, Kırım Savaşının getirdiği ağır mali yük altında ezilen devlet, Avrupadan borç para alıp 1876'da iflasını ilân edince, borçların ödenmesi için 28/Muharrem/1299 tarihli kararname ile Duyun-u Umumiye kuruldu ve tütün tekeli bu örgüte bırakıldı. Duyun-u

Umumiye, tütün tekelini 22/Mayıs/1883'de, maktuen 750.000 lira ödemek ve 30 yıl devam etmek kaydıyla [62] Credit Anstalt S. Bleichöder» ve «Osmanlı Bankasının» kurduğu «Régie Cointeressé Tabacs de l'Empire Ottoman» — Müşterek ül Menfaa Inhisarı Duhan-ı Devlet-i Aliyi-i Osmaniye —, adlı şirkete devretti. [63] Kısaca Reji diye bilinen bu şirkette en büyük hisse Fransızlara aitti. Reji İdaresi tütün üzerinde kesinlikle söz sahibiydi. Nerelere ekim yapılacağını, fiatları Reji belirlerdi. Fiatta bir anlaşmazlık ortaya çıktığında, üretici tütününü başkasına satmak hakkına sahipti. 1902 yılında tüccarın verdiği 180-200 kuruşa karşılık Reji 60-70 kuruş ödemekteydi. [64] Ne var ki köylünün tütününü tüccara satması olanak dışıydı, çünkü, Reji memurları üreticiye avans vererek,

ÇİZELGE XVI

Reji İdaresinin Şubeleri ve Gelirleri (1890)

Şubeler	Toplam Gelir
İzmir	12.525.367
Saruhanlı	529.727
Tire	2 741.810
Seydiköy	488.032
Bergama	832.817
Manisa	1.935.252
Kasaba	521.557
Alaşehir, Kula	1.656 130
Akhisar, Kırağaç, Soma	1.175.861
Salihli, Demirci, Gördes	1.628.475
Aydın	6.675 412
Denizli	2.967.093
Muğla	2.171.969
TOPLAM:	**35.848.902 frank**

Kaynak : V. Cuinet, La Turquie d'Asia, s : 372

tütünü daha tarlada iken satın alıyordu. Fiat nedeniyle köylü ve Reji memurları arasındaki ihtilâflar silâhlı çatışma haline dönmüştü. Bazı raporlara göre bu çatışmalarda ölenlerin sayısı 20.000 civarındadır. [65]

Reji İdaresi sigara yapımı, tütün ihracı alanlarında da yetkiliydi. 1913'de Ege'den, üretimin % 76'sını teşkil eden 937.00 altın değerinde 7590 ton tütün, Reji eliyle ihraç edilmiştir. [66]

Reji İdaresi, tütün üretilen hemen her yerde örgütünü kurmuştur. Çizelge XVI'da Rejinin şubelerinin yerleri ve bunların gelirleri görülmektedir.

DİĞER ÜRÜNLER

Avrupalı kapitalistlerin değer verdiği bir diğer tarımsal ürün de afyondur. Kırkağaç, Afyon, Akhisar yö relerinde bol miktarda yetiştirilen afyon ilâç endüstrisinde kullanılmak amacıyla İngiliz ve Fransız tüccarları tarafından ithal edilmektedir. İzmir'den Fransaya 1840 yılında 48.000 franklık, 1858 yılında 314.300 franklık, 1876 yılında 504.000 franklık afyon ihraç edilmiştir. [67] İngiltere'ye satılan afyon 1890'da 1.052.000 frank değerindedir. [68] Ege bölgesinde üretilen afyon miktarı çizelge XVII'de gösterilmiştir.

Üzüm, incir, susam, yapağı ve tiftik gibi ürünler de yabancıların ilgisini çekmektedir. Örneğin Manisa, Kasaba ve çevrede yetiştirilen üzüm Kasaba hattı aracılığı ile İzmir'e getirilmekte ve oradan ihraç edilmektedir. 1894'den sonra en büyük alıcı olan Fransa'nın kuru üzüm için gümrük vergisini artırması bu ülkeye yapılan ihracatın miktarını azaltmakla kalmamış, fiatların da ton başına 180 frank-

ÇİZELGE XVII

Egede Afyon Üretimi

Yıl	Üretim
1888	7.500 sandık
1892	5.500
1897	6.500
1900	8.500
1904	7.200
1908	10.500
1910	7.000
1912	6.500
1914	4.300

Kaynak : V. Eldem,.. bir Tetkik, s : 82

tan 50 franka düşmesine sebep olmuştur. [69] Fransa'ya 1873'de 642.000, 1881'de 10.600.000 franlık kuru üzüm ihracatı yapılmıştır. [70]

Sanayide kullanılan, meşe palamutu ve meyan kökü de Fransızlar ve Almanlar tarafından alınmaktadır.

1888 - 1914 yılları arasındaki kuru üzüm ve incir üretimi ile susam, yapağı ve tiftik ihracatı Tablo XVIII'da verilmiştir.

ÇİZELGE XVIII

Yıl	Kuru üzüm (1000 ton)	Kuru İncir (1000 ton)	Susam (1000 ton)	Yapağı (1000 ton)	Tiftik (1999 ton)
1888	43.5	56.0	11.1	17.8	3.7
1892	40.8	66.0	22.4	15.5	4.3
1897	36.0	68.0	21.1	17.3	5.4
1900	52.2	72.0	16.3	12.0	4.2
1904	36.0	80.4	—	—	—
1908	57 0	105.0	12.3	6.5	5.0
1910	44.5	128.6	18.4	10.9	5.5
1912	54.6	103.6	—	—	—
1914	60.8	80.0	—	—	—

Kaynak : V. Eldem,.. bir Tetkik, s : 82-84

XIX. yüzyılın ortalarında, Osmanlı devleti Maadin Nizamnamesinde bazı değişiklikler yapmıştır. Bu değişikliklerle maden imtiyazı almak bazı şartlara bağlanmış, toprak mülkiyetinden bağımsız olabilen bir maden işletme hakkı tanınmış, yabancıların maden şirketlerine sadece hissedar olabilecekleri belirtilmiştir. ([71]) Ancak 1867 yılında çıkarılan bir diğer nizamname, yabancılara, Hicaz arazisi hariç, Osmanlı İmparatorluğunun her yerinde taşınamaz mal satın alma hakkını verince, Maadin Nizamnamesinde değişiklikler yapma zorunluluğu ortaya çıktı ve bu değişiklik 1870'de yapıldı. Bununla, yabancı gerçek kişilerin «bizzat veya bil iştirak maden imal edebilecekleri» esası kabul edildi. ([72])

1870 - 1911 yılları arasında verilen maden imtiyazları çizelge XIX'de gösterilmiştir. Ancak bu liste, madenlerde üretimin kimin tarafından yapıldığını açıkca göstermez, çünkü alınan imtiyazlar satılabilir niteliktedir. ([73])

ÇİZELGE XIX

Yıllar	Türk	Azınlık	Yabancı	Toplam
1870-1879	8	16	24	48
1880-1889	4	9	25	37
1890-1899	18	13	28	59
1900-1911	77	29	32	138

Kaynak : G. Ökçün, XX. Yüzyılın Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık ve Yabancı Payları, s:809
Açıklama : 5 Türk/Azınlık imtiyazı Türk, 1 Yabancı/Türk ve 7 Yabancı/Azınlık imtiyazı yabancı bölümünde gösterilmiştir.

Elde mevcut kaynaklar bu imtiyazları kullananların milliyeti ve imtiyazların kaç tanesinin Ege'de kullanıldığı hakkında yeterli bilgi vermemektedir. Ancak, İngilizler daha çok, zımpara, krom, kömür, borasit, manganez ve antimuan ile, Fransızlar ise kurşun ile ilgilenmektedir. 1902 yılında maden işletmek için verilen 52 imtiyazın 26'sı İngilizlere, 5'i Fransızlara atti. [74] Çalışmamızın bu bölümünde, kurşun, borasit ve krom ile ilgili bilgi verilmeğe çalışılacaktır.

KURŞUN ÜRETİMİ VE FRANSIZ ÇIKARLARI

Bu madenin üretimi Fransız sermayeli Balya-Karaaydın Şirketi, — Société Anonyme Ottomane des Mines de Balia - Karaaydın — tarafından yapılmaktadır. Şirket Balya nahiyesindeki gümüş, Karaaydın yöresindeki simli kurşun ve yine aynı yöredeki Mancınık mevkiinde kömür madenlerini işletmek amacıyla 290.000 lira sermaye ile 1892'de kurulmuştur. [75] Şirketin 1893 - 1909 arasında ürettiği maden miktarı ve elde ettiği kâr çizelge XX'de gösterilmiştir.

ÇİZELGE XX

Cevher Üretimi ve Kâr

Yıl	Toplam Üretim	Simli Kurşun	Net kâr (O.L.)
1893	26.514 ton	4.000 ton	12.057
1894	31.782	4.660	760
1895	31.606	4.650	4.225
1896	34.781	5.350	17
1897	40.075	6.100	3.991
1898	52.858	8.420	19.965
1899	62.497	9.750	50.414
1901	61.163	9.620	19.013
1900	62.598	9.770	52.180
1902	64.584	9 874	10.597
1903	70.887	10.878	42.244
1904	87.663	11.143	97.506
1905	83.563	11.397	108.723
1906	94.547	8.377	135.257
1907	13.062	11.212	134.459
1908	23.530	11.923	89.374
1909	—	12.778	69.780
1910	—	12.346	—
1911	—	11.542	92.000
1912	—	12.535	95.000
1913	—	13.976	106.000

Kaynaklar : G. Ökçün, XX. Yüzyılın Başında Maden Üretimi, s : 814 V. Eldem, ..bir Tetkik, s : 104

Şirketin yatırımları 1909'da 496.900 liradır. Bunun 126.300 lirası arazi ve bina, 147.600 lirası makine ve tesisat, 93.300 lirası yeraltı tesisleri, 77-400 lirası 62 kilometrelik demiryolu ve 52.300 lirası 1901'de Mancınık'ta hizmete giren elektrik sistemi için yatırılmıştır. (76) Savaştan hemen önce bu yatırımların % 50'sinden fazlası itfa edilmiş ve ortaklara da 445.000 lira dağıtılmıştır. (77) 1911'de şirkette 175 müstahdem ve 1165 işçi çalışmaktadır, bunlara ödenen toplam ücret miktarı ise 68.000 liradır. (78)

BORASİT

Balıkesir yakınlarındaki Sultançayırı mevkiinden çıkarılan madenin işletme imtiyazı 1865 yılında Desmazures adlı bir Fransıza verilmiştir. Karesi Valisi Mehmet Reşat'ın Ticaret ve Ziraat Nezaretine yazdığı 24/Mayıs/1882 tarihli bir rapora göre, Desmazures 37 dönümlük bir alanın alçıtaşı çıkarmak amacıyla 20 yıl süreyle kullanım hakkını almıştır. Ancak bu alandan borasit çıkarıp Avrupaya göndermektedir. ([79])

1880 yılında da Frederic Giove adında biri aynı arazide araştırmalar yaparak maden işletme imtiyazı almıştır. Yabancı sermayenin yatırım istekleri üzerine, Vali Nezarete şunları yazmıştır :

> «...Osmanlı ülkesinin bir çok yerleri ve bilhassa bu vilayet arazisi her çeşit kıymetli madenlerle dopdoludur. Ancak aylardan beri, bir çok yerlerde maden aramak isteyen altıyedi şirketin dilekçeleri yüksek makamınıza mazbatalarla sunulduğu halde henüz hiçbirisine olumlu bir karşılık alınamamıştır. Bunlara ruhsatname verilse diğer yerlerdeki madenleri aramak için de pek çok istekli çıkacaktır. Böyle tabii servetlerden devlet hazinesinin nasıl ve ne kadar faydalar sağlıyacağı her hangi bir açıklamayı gerektirmeyecek kadar ortadadır...» ([80])

İmtiyaz süresinin bitimine az bir süre kala bir Türk vatandaşının yaptığı müracaatlar da cevapsız kalanlar arasındadır. Hükümet 1884 yılında borasit çıkarımını yasaklamış fakat kaçak olarak Bandırma

ÇİZELGE XXI

Borasit Üretimi, Üretimin Değeri ve Şirketin Kârı (1899-1911)

Yıl	Üretim	Üretimin değeri	Şirketin kârı
1899	—	—	16.046 lira
1900	—	—	22.733
1901	—	—	22 845
1902	9.649 ton	6.30 mil. kr.	22.009
1903	6.999	4.03	22 555
1904	9.273	5.29	10.371 sterlin
1905	12.868	8.44	11.598
1906	10.112	6.70	11.836
1907	13.714	9.91	14 232
1908	11.221	8.33	12.784
1909	15.281	11.40	13.178
1910	11.352	8.32	—
1911	13.400	9.73	—

Kaynaklar : V. Eldem,... bir Tetkik, s : 107
G. Ökçün, XX. Yüzyılın Başında Maden Üretimi, s : 811

limanından ihracat yapılmıştır. [81] 8/Aralık/1884 tarihli bir belgede;

> «...nitekim geçenlerde bahsi geçen madenden bir miktar cevherin vapura yüklendiği ve üzerine de arpa konulduğu halde yakalandığı fakat maden ocaklarının bulunduğu ve vapura yüklendiği yerin Bandırmaya 14 saat kadar uzak bulunduğu nedeniyle...» [82]

hiçbir soruşturmanın yapılamadığı açıklanmaktadır.

Borasit çıkarma imtiyazı 1887'de Hanson - Cove Şirketine verilmiştir. [83] Bu şirkette Ocak/1899'da verdiği bir kararla, 1/Ekim/1898'den itibaren geçerlik

kazanmak şartıyla bütün haklarını «The Borax Consolidated Limited»e devretmiştir. [84] Sermayesi 250.000 sterlin olan şirket, 1898 - 1909 yılları arasında 285·000 sterlin kâr sağlamıştır. 1914 yılı sonuna kadar şirketin İmparatorluktaki yatırımların toplamı 395.000 liradır. Şirketin 1899 - 1911 yılları arasındaki üretim ve kâr miktarı çizelge XXI'de gösterilmiştir.

KROM ÜRETİMİNDE YABANCI SERMAYE

Ege bölgesinde krom cevheri 1848 yılında Bursa civarında keşfedilmiştir. Önce İngilizler tarafından işletilen ocaklardan elde edilen Krom, tamamıyla İngiltere'ye ihraç edilmektedir. 1879'daki üretim miktarı

ÇİZELGE XXII

Krom Üretimi ve Üretimin Değeri

Yıl	Miktar 1000 ton	değer milyon kuruş
1897	11.55	—
1899	8.14	—
1900	13.53	5 40
1901	40.97	16.44
1902	34.62	14.52
1903	30.43	12 62
1904	19.17	7.99
1905	20.24	7.58
1906	32.66	11.68
1907	28 86	10.05
1908	11.55	3.43
1910	17.03	4.50
1914	9.83	—

Kaynak : V. Eldem,... bir Tetkik, s : 105-106

1.010 tondur. Üretim çok kısa bir sürede hızla artmış ve 1887'de 20.050 tonu bulmuştur. Buna karşın üretici firma tekel gücünü kullanarak cevherin düşük fiatla ihraç edilmesini sağlamıştır. 1879'da tonu 70 franka satılan kromun, 1887'deki değeri 55 franktır.

Bölgedeki maden ocakları 1900'lerden sonra Alman emperyalistlerinin eline geçmeğe başlamış, çıkarılan krom, harp sanayiinin gelişmesi için kullanılmıştır. 1897 - 1914 yılları arasında çıkarılan krom miktarı ve bunun değeri çizelge XXII'de gösterilmiştir.

SANAYİDE YABANCI SERMAYE

İngiliz ve Fransız sermayedarları bölgenin içlerine kadar uzayan iki demiryolunun yapımından sonra sanayi alanında da yatırım yapmağa başladılar. Bölgedeki yerli sanayiin güçlü olmaması onların hem kuruluşlarını ve çalışmalarını kolaylaştırdı, hem de belli alanlarda tekelleşebilmelerini sağladı. Bölgede yabancı sermayenin en çok yatırım yaptığı sanayi kolu halıcılık olduğu için bu bölümde sadece halıcılık üzerine bilgi verilecektir.

HALICILIK

Halıcılık hemen bütün Türkiye'de bilinen bir sanat olmakla beraber, belli bölgelerde üretim yoğunlaşması görülür. Ege'de halıcılık en çok Kula, Demirci, Gördes, Simav ve Uşak'ta gelişmiştir. Fransız asılzadesi Comte A. de Moustier, 1868 yılındaki Uşak'ı şöyle anlatmaktadır:

> «...Uşak büyük bir ticaret merkezi. Bir yandan nispeten denize yakınlığı, öte yandan verimli bir arazide bulunması şehre büyük bir önem

kazandırmış. Her hafta bir çok deve kervanı İzmir'e tütün, tahıl, haşhaş götürüyor... Uşak'ta çok ilgi çekici bir endüstri var, İzmir halısı diye bildiğimiz güzel halılar Uşak'ta dokunuyor. Şehirde 800 evde halı dokunuyor. Her tezgâhın olduğu yerde çalışan üç kişi var (85) Halılar elle dokunuyor...» (86)

Yabancı sermaye, İngiliz sermayesi halıcılığa 1864 yılında el attı. Merkezi İzmir'de bulunan bu sermaye kısa zamanda tekel niteliğine kavuştu, ipin eğirilmesinden ihracata kadar herşeyi kontrolu altına aldı. (87) Halıcılıktaki gelişme ilginç bir özellik gösterir. Avrupa sanayi devriminin ilk aşamalarından biri olan «putting-out» sistemine benzer bir yapı görülür halıcılıkta. Tüccar girdi olarak kullanılan ham yünü Afyon, Konya ve Akşehir'den getirmekte, bunları eğirilmesi için evlere dağıtmaktadır. Bunlar eğirilip boyandıktan sonra tüccarın istediği desene göre dokunulur ve ihraç edilirdi. Marx'ın «manufacture» adını verdiği bu üretim biçimini M. Dobb şöyle anlatır:

«Özellikle dokumacılık alanında en yaygın üretim şekli «el üretimi» idi. Bunun sonucu olarak üretim, küçük iş yerlerinde ya da evlerde, hâla küçük bir toprak parçasını elinde tutan ve küçük toprağı üzerindeki ekim işini ek bir çalışma olarak el-işçiliği ile birlikte götüren kimselerce yürütülüyordu. Ham madde sağlanması ve ürünün piyasaya çıkarılması için sermayeye ihtiyaç vardı. Ve bu sermaye, köylerdeki ya da alış-veriş merkezi kasabaların dolaylarındaki zanaatkârlara iş sipariş eden, üretim safhaları arasındaki iş-bölümünü düzenleyen ve ortaya çıkan ürünün satışını ayar-

layan bir tüccar tarafından sağlanıyordu. Böylece, «aile içi» yada «ev imalâtı» bazen de «sipariş üzerine imalât sistemi» terimleri, kapitalizmin bu sanayi devrimi öncesi dönemindeki en seçik üretim biçimini anlatmak için kullanılmıştır.» [88]

Yıllar geçtikce sermayedarlar işin hızlanması, üretimin artması için fabrikasyona gittiler. Örneğin İngilizler Manisa, Aydın ve Nazilli'de, Fransızlar İzmir'de bir fabrika açarak üzerine halı dokunan pamuklu altlık imal ettiler. [89] Talebin durmadan artması, üretimin daha örgütlü bir şekilde yapılmasını gerektirdi. 1908 yılında altı yabancı şirket birleşerek «The Oriental Carpet Manufacturers Ltd» yi kurdu. Bu şirket Ege dışında da imalâthaneler açarak tüm

ÇİZELGE XXIII

İzmir'den Yapılan Halı İhracatı (Lira)

İhracatın Yapıldığı Ülke	Halı Üretim Merkezleri Uşak	Gördes	Demirci	Kula	Toplam
Almanya	3.200	1.600	300	500	5.600
Amerika	22.000	19.500	8.000	1.900	52.000
İngiltere	85.800	9.000	4.100	18.400	117.400
İstanbul	5.300	6.400	2.100	4.200	18.000
Avusturya	9.700	2.100	3.100	4.100	19.000
Fransa	36.000	7.300	4.800	5.200	53.000
Diğerleri	7.400	3.100	—	3.100	13.600
TOPLAM	**169.400**	**49.000**	**23.000**	**37.500**	**278.900**

Kaynak : La Turquie d'Asia, Vital Cuinet, s : 409

ülkede bir tekel durumuna geldi. İmalât dışarıdan alınan siparişlere göre yapılmaktaydı. Şirket, ülkede halıcılıkla uğraşan 60.000 kişinin % 25'ini istihdam etmekteydi.

Dokunan halılar çoğunlukla İngiltere, Fransa ve Amerikaya ihraç edilmekteydi. 1890 yılında İzmir'den yapılan ihracat çizelge XXIII'de gösterilmiştir.

YÖREDEKİ DİĞER İNGİLİZ VE FRANSIZ YATIRIMLARI

FRANSIZ YATIRIMLARI

Egedeki Fransız sermayesi yatırımlardan çok ithalât ve ihracatla uğraşmaktadır. Hatta bu işlerin düzenlenmesi için İzmir'de bir ticaret odası kurulmuş, piyasa haberlerini anlatan bir gazete çıkarılmıştır. İzmir - Kasaba demiryolu ve Balya - Karaaydın madenleri dışındaki başlıca yatırımlar hizmetler sektörüne yapılmıştır:

a) İzmir Liman ve Rıhtımları: Fransa, Osmanlı İmparatorluğunun Ortadoğudaki kıyı şehirlerinde liman ve rıhtım inşaatlarını tekeline almak için büyük çaba harcamaktaydı. İzmir ve Beyrut gibi önemli iki kıyı şehrinde liman ve rıhtım inşaatları Fransızlar tarafından gerçekleştirilmiştir. İzmir limanı yapım ve işletme imtiyazı Kasım/1867'de J. Charnaud, A. Baker ve G. Coanocino'ya verilmiş, fakat malî güçlüklerle karşılaşan bu gurup, imtiyazını Fransız Dussaud Kardeşlere bırakmıştır. Onlar da 7.5 milyon

frank sermayeli bir şirket kurarak çalışmağa başladılar. Sermayenin 4 milyon franklık kısmı 500 franklık 8000 hisse senedinden, 3.5 milyon franklık kısmı gayrimenkulden oluşuyordu. Buna karşılık olarak sonradan 500 franklık 7000 tahvil çıkarılmıştır. Limana gelen her gemiden para alan şirketin 1901'deki kârı 1.113·798 kuruştur ve bunun yarısı anlaşma gereğince Hükümete verilmiştir.([90]) Şirketin 1891 - 1906 yılları arasındaki kâr dağıtımı çizelge XXIV'de verilmiştir.

ÇİZELGE XXIV

Yıl	Hisse senetlerine	Tahvillere
1891-1892	4.50 frank	3.85 frank
1892-1893	4.55	3.90
1897-1898	6.25	5.35
1905-1906	8.00	6.85

Kaynak : T. Tan, Kamu Hizmetlerinde İmtiyazlar, s : 385

İzmir liman ve rıhtımları işletmesi uzun yıllar İngilizlerle çatışmış, sonunda 1911 yılında bir anlaşmaya varılmıştır.

b) Kordon Tranvayları : İzmir liman ve rıhtımlarını işleten Dussaud Kardeşlere aittir. ([91])

c) İzmir Suları - Eaux de Smyrne : Halkapınar semtinde açılan ve halk arasında «frenk suyu» adıyla anılan bu su, 1895 yılında bir Fransız şirketi tarafından şehre dağıtılıyordu. ([92])

İNGİLİZ YATIRIMLARI

Bölgedeki yatırımlar genellikle madencilik, halıcılık, ulaştırma ve dış ticaret sektörlerindedir. Yukarı-

da anlatılan yatırımlardan ayrı olarak yörede faaliyet gösteren örgütler şunlardır.

a) **The Smyrna Fig Packers Ltd.**: 1912 yılında İzmir.de kurulan bu şirket, kısa zamanda bir tröst haline gelmiş ve ülkenin incir ihracatını kontrol altına almıştır. [93]

b) **Mika madeni**: Gördes'in doğusundaki bu madeni 1910 yılında bir İngiliz kadını işletmeğe başlamış, fakat I. Dünya Savaşı nedeniyle üretim 1914'de durmuştur. [94]

Egedeki Fransız ve İngiliz ticarî ve sınaî çıkarları, başta Istanbul'da bulunan büyükelçiler olmak üzere Ege'nin çeşitli yerlerine dağılmış konsoloslukiar ve yardımcıları tarafından da korunuyordu. 1890 yılında İzmir'de Fransızların 1 genel konsolosu, 1 konsolosu, 3 konsolosluk görevlisi vardı. Ayrıca Çanakkale, Aydın, Manisa, Kuşadası gibi yerlerde yardımcılar ve ajanlar bulunuyordu. İngilizlerin de İzmir'de genel konsolosluğu, Ayvalık, Midilli, Sisam, Kuşadası ve Aydın'da konsolosluk şubeleri vardı. [95] İlk ve temel görevi ödemelerde aracılık yapmak olan bankalar da [96] tüccarların işlerini kolaylaştırmak, bu arada büyük oranlarda kâr yapmak amacıyla bölgenin pek çok yerinde şubeler açmıştı. Bunların en önemlileri; Osmanlı Selanik, Credit Lyonais ve Anadolu Bankalarıdır. [97]

YABANCI SERMAYEYE KARŞI İŞÇİ SINIFININ TUTUMU

Tanzimat Fermanı ile başlayan reform hareketleriyle Osmanlı Devleti, feodalitenin engellerini ortadan kaldırmağa çalışmış, devlet teşkilâtını genişletmiş, çıkardığı yasalarla mal ve can emniyetini sağlayarak, yabancı sermayenin ülkeye korkusuzca girmesi ve iş görmesi için uygun bir ortam oluşturmuştur. İşte bunun sonucu olarak, hem bol ham maddeye, hem ucuz işgücü piyasasına sahip olan Ege'ye çok miktarda yabancı sermaye girmiştir ve doğal olarak bölgede sosyo-ekonomik değişimlere yol açmıştır.

İngiliz ve Fransız sermayesinin bölgeye girişi en çok yerli esnaf kümelerini tedirgin etmiştir. 1863 - 1864 olayları bunun bir belirtisidir. [98] Yerli kapital sahiplerinin anonim şirket kurmasına «padişaha karşı bir toplantı yeri olan bir dernek» gerekçesiyle karşı çıkan devlet, yabancı sermayenin ekonomiye egemen oluşuna birşey diyememiştir. [99] Ekonomiyi yabancı sermayenin düzenlemesi;

1. Yerli sanayiin yıkılmasına,

2. Bütünüyle dış pazarlarca güdümlenen bir ekonomik ilişkiler ağının kurulmasına,

3. Bir yandan yıkılan yerli sanayiin yerini alacak bir yerli yapımcılığın gelişememesi yüzünden işsiz kalan zanaatkârların yedek sanayi ordusuna katılması, ya da başıbozuk işçi durumuna dönüşmesi ve diğer yandan da üretim teknolojisindeki gelişmeler sonucu bir işçi sınıfının belirmesine yol açmıştır. [100]

İşçi, kendi üretim araçlarına sahip olmayan ve geçimini sağlamak için, emek gücünü, iş gücü piyasasında serbestçe satan kişidir. Bizde böyle işçi genellikle yabancı sermayenin girişinden sonra ve özellikle demiryolu hatlarının yapımına başlanmasından sonra görülür. Gerek yolların yapımı, gerekse işletmelerin kullanılması sırasında çok sayıda işçiye gereksinim duyulmuştur. Bu işçilerin büyük kısmı mevsimlik işçi olmakla beraber, sürekli işçilere de raslanmaktadır. Köylülerin, topraktan kendilerine yeterli geliri elde edememesi onları yeni kazanç kapıları aramağa itmekte ve bu da çoğunlukla inşaat işleri olmaktadır. Demiryolu şirketleri bu durumdan fazlasıyla yararlanmışlar ve işsizlerin çok olması nedeniyle düşük fiatla işçi istihdam etmişlerdir. Buna işçilerin örgütsüz olmaları da etki etmiştir. 1900'lerde demiryollarında çalışanlar olağanüstü bir şekilde sömürülmektedirler. Örneğin Anadolu - Bağdat Demiryollarındaki durumu anlatan A. Gavrili şöyle yazmaktadır :

1. Demiryollarında gündelikle çalışan gardöfren, makasçı, ateşçi, geçit bekçisi, hat bekçisi... gibi kim-

seler çok tehlikeli işlerde çalıştıkları halde çok az ücret almaktadırlar. Bunlar, tüzüğün engellemesi nedeniyle, emekli sandığına giremezler,

2- Emekli sandığına girebilen memurlar, görevinde on yılı doldurmadan, emeklilik ödeneğini aksatmadan ödemiş olsa bile, iş sırasında sakatlanır veya çalışamayacak hale gelirse, sandık kendisine hiçbir yardımda bulunmaz. ([101])

İngiliz ve Fransız demiryollarında çalışanların durumu da bundan pek farklı olmasa gerektir. İşçilerin bilinçli bir şekilde örgüt kurmaları ancak 1908 yılından sonra olmuş, örgütlenmeyi birbiri ardına gelen grevler takip etmiştir. Örneğin, 18/Ağustos/1908 tarihinde, Aydın demiryolu işçileri, hatta büro memurları greve gitmiş, ücretlerin artırılmasını istemişlerdir. Ardından Anadolu demiryolunda çalışanlar da greve gitmişlerdir. Kasaba demiryolu işçileri de eylemlerde bulunmuşlardır. Sermayeden yana olan basın işçilere karşı şöyle demektedir:

> «...Kanun-u Esasinin ilânından beri, henüz bir ay kadar bir zaman geçtiği halde, sosyalizm buraya da dahil oldu... Sosyalizm fikrinin sirayetini teshi eden amele gurubu, burada büyük bir cemiyet teşkil etmemektedir. Fakat şurası gariptir ki, burada Avrupa'nın amele gurubu gibi muhtaç ve sefil bir ahali olmadığı halde(!) sosyalizm fikri amele arasında intişar eylemektedir. Bir kısım müstahdemin ile amele ekseriyet üzere şimendüfer kumpanyaları tarafından istihdam edilmekte olduklarından, bu fikrin intişarından bu kumpanyalar zarar görmektedirler. Anadolu Osmanlı De-

miryolu memurini ile İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryolu memurları mensup oldukları kumpanyalara müracaat ederek iddia-i istihkakta bulundular...» [102]

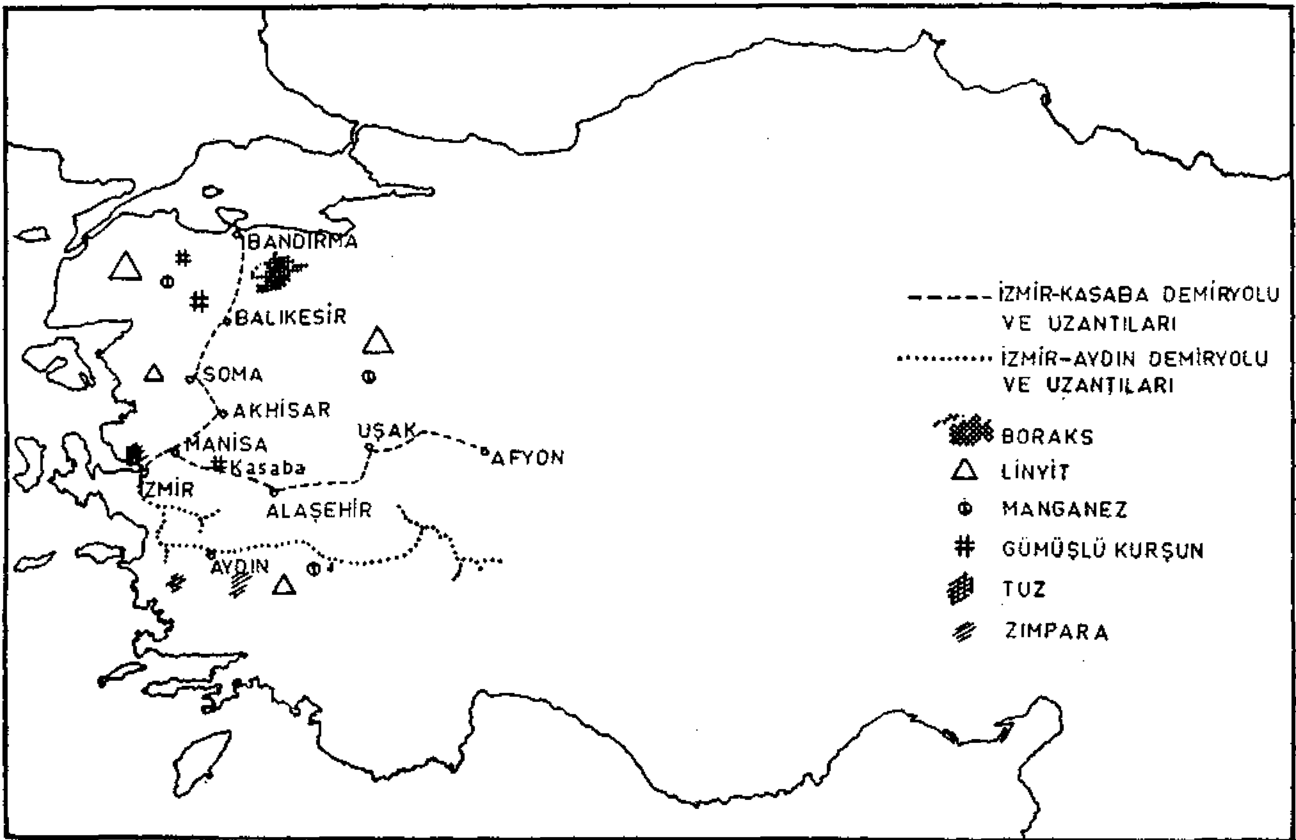
İşçilerin hareketleri Hükümet tarafından da hoş karşılanmamakta, bunların yabancı sermayeyi ürküteceğinden korkulmaktadır.

Hakkını almak için direnenler sadece demiryolu işçileri değildir. Ekim/1908 başlarında Fransızların işlettiği Balya-Karaaydın maden ocaklarındaki işçilerde «Tatil-i Eşgal» etmişlerdir. Gazete haberlerine göre, işçiler madene inmeyi reddetmişler, çıkan olayları «devletin güvenlik kuvvetleri» İstanbul'dan gelen emir üzerine bastırmıştır. [103] Bizde askerin karıştığı ve işçilerin öldüğü ilk direniş de yine İzmir'de olmuştur. Ekim/1908'de Aydın hattında çalışan işçiler işverenle anlaşmazlığa düşünce greve gitmiş, Develi Köyü istasyonunda bir lokomotifi devirmişlerdir. Daha sonra Punta istasyonundaki işçiler, hapisteki arkadaşlarını kurtarmak için harekete geçmiş bu arada jandarma ile yapılan çatışmada bir işçi ölmüştür. Olayların büyümesi ile İzmir valisi, Bab-ı Aliden yardım istemiş ve bunun üzerine Mecidiye zırhlısı İzmir'e giderek karaya asker çıkarmıştır. [104] Demiryolu ve madenlerde çalışan işçilerin yaşam koşulları da kötüdür. Onu-onbeşi birarada yatmakta, yeterli besin alamamakta, buna karşılık 10 - 12 saat çalışmaktadırlar. Bütün bunlara rağmen ücretler oldukça düşüktür. Balya-Karaaydın madenlerinde çalışanlar ortalama 10.2 kr/gün, borasit madeninde çalışanlar 11.0 kr/gün ücret almaktadır. [105] 1913'de İzmir'de ortalama işçi ücreti 12.4 kr/gün olduğuna göre, en ağır işlerde çalışanlar bu orta-

lama ücretin altında kazanmaktadırlar. [106] Fransızların kontrolü altındaki Reji İdaresi çocukları da çalıştırmakta, onlara sadece 2 kr/gün ücret vermektedir. [107] Halıcılıkta da durum pek farklı değildir, normal bir işçi günde ancak 3 kr. kazanabilmektedir. Halı dokumada çocukların fazla olduğu ve bunlara da daha az ücret verildiğine göre, yabancı şirketlerin yaptığı kârların büyüklüğü ortaya çıkar.

Yabancı sermaye işçilerin isteklerine karşı koyabilmek için bir yandan hükümetten yardım alırken, bir yandan da işçileri içten vurmayı denemiş, kendisine bağımlı bir işçi aristokrasisi oluşturmuştur. Örneğin Reji ile köylüler arasındaki çatışmalarda hem Rejinin adamlarından, hem de köylülerden 20.000 kişi ölmüştür. Ancak ölenlerin hepsi de işçidir. Çünkü, Reji köyde, ağa, bekçi, kolcu gibi kişilere para vererek onları kendi işçileri haline getirmekte, sonra da köylülerle olan çatışmalarda onları öne sürmektedir. İzmir-Kasaba hattında da bazı işçilere, ki bunlar bir noktada kalifiye işçilerdir, sosyal haklar tanınmış, bir bölümüne lojman bile verilmiştir. Bu kişiler, elbette ki gerçek işçilerin karşısında olacaktır ve ancak kendi çıkarlarına da çok dokunan girişimlere karşı eylemlere geçeceklerdir.

Sonuç olarak diyebiliriz ki; yabancı sermayenin Ege'ye girişi ile işçi sınıfında nitelik bakımından bir değişim olmuş, hak almak için direnişlere geçilmiş, gerçekten bilinçli eylemler olmuştur ve bu da günümüz işçi sınıfı için iyi bir köken oluşturmuştur.



İZMİR-KASABA DEMİRYOLU VE UZANTILARI
İZMİR-AYDIN DEMİRYOLU VE UZANTILARI
BORAKS
LİNYİT
MANGANEZ
GÜMÜŞLÜ KURŞUN
TUZ
ZIMPARA
BANDIRMA
BALIKESİR
SOMA
AKHİSAR
MANİSA
Kasaba
İZMİR
UŞAK
AFYON
ALAŞEHİR
AYDIN

EK : I - A

1891 YILINDA İZMİR'DEN YAPILAN İHRACAT

Ürün	Miktar Birim	Miktar Toplam	Ülkelere Göre Dağılım (Frank Olarak) İngiltere	Avusturya	Fransa	Diğer Ülkelerle Birlikte Toplam (Frank Olarak)
Z. Yağı	varil	7.578	847.575	116.550	370.575	1.705.050
Yapağı	balya	8 211	196.650	4.500	204 075	1.847.475
C. kabuğu	kilo	3.505.575	—	—	701.150	701.150
Mısır	çuval	45.283	708.972	—	94.556	996.226
Afyon	kasa	2.346	1.052.300	44.200	71.400	3.988.200
Hububat	ton	72.433	4.699.540	—	178.990	5.070.310
Deri	balya	5.271	46.492	616.668	314 588	1.243.956
Reçine	kasa	85.823	363.330	52.240	173.580	2.315.434
Üzüm	kental	603.604	7.194.684	3652091	3.391.555	21.475.322
Susam	çuval	22.441	28.800	—	338.208	1.077.168
Halı	balya	2.902	3.106 800	268.200	849.600	5 223.600
Tütün	balya	14.654	383.160	90.022	22.042	1.509 362
Şarap	varil	3.624	4 200	5.640	188.880	217 440
Antimuan	çuval	16.031	800.000	—	750	801.550
Buğday	çuval	9.172	175.243	—	45.415	284.332
Kenevir	çuval	913	8.250	—	95.550	135.950
Bal mumu	çuval	578	—	770	95.480	222.530
İpek	balya	338	—	—	91.600	135.200
Pamuk	balya	20.177	486.325	961.625	89.180	4.943 365
Zımpara	ton	12.893	512.820	41.055	60.795	1.353.765
Sünger	balya	13.268	1.552.600	742.680	44.280	2.388 240
Bakliyat	ton	14.383	1.734.912	—	—	2.071.152
İncir	paket	39.966	4.347.750	110.000	125.375	4.995.750
Hurda in	paket	202.064	728 370	377.994	247 692	3.793.743
Meyva	paket	17.761	39.760	17.240	442.040	710.400
Ceviz	çuval	1.059	—	8.880	19 920	127.080
Zamk	kasa	763	21.675	29.250	121.125	286.500
Tohum	çuval	37.741	768.794	23.250	308.197	1.536.260
Diğer ürünler ile birlikte genel toplam			40.493.350	13.470.079	9.053.402	94.784.961

Kaynak : V. Cuinet, La Turquie d'Asia, s : 430—431

EK : I - B

1891 YILINDA İZMİR'E YAPILAN İTHALAT

Ürün	Miktar		Ülkelere Göre Dağılım (Frank Olarak)			Diğer Ülkelerle Birlikte Toplam (Frank Olarak)
	Birim	Toplam	İngiltere	Avusturya	Fransa	
Kibrit	kasa	3.783	520	490.230	—	491.790
Tereyağı	varil	3.198	15.500	500	280.000	2.304.750
Kereste	ton	29.583	81.900	1.350.000	—	8.874.900
Kahve	çuval	30.054	733.600	351.520	904.400	2.404.320
Hububat	ton	2.200	—	3.000	—	660.000
Kömür	ton	51.900	1.557.000	—	—	1.557.000
Çivi	ton	995	288.000	41.600	288.800	764.000
Pam. ip.	balya	7.153	1.543.200	295.800	4.200	2.145.900
Pam. do.	balya	2.190	179.600	463.600	155 600	876.000
Deri	balya	3.400	32.000	99.000	2.296.000	3.400 000
Yün. do.	balya	1.471	29.700	910.800	253 000	1.618.100
Demir	ton	19 354	3.400.000	10.000	60.000	4.870.800
Malzeme	kasa	12.367	169.600	39 320	44.040	494.680
Peynir	varil	4.047	12.440	3.480	9.240	485.640
Yün. ip.	balya	3.954	2.892.000	800.000	127.000	3 954.000
Dokuma	balya	9.213	5.776.000	340.000	1.006.000	9.213.000
Mermer	ton	4.715	—	—	—	471.500
Kağıt	balya	13.931	12.400	548.150	46.700	696.550
Petrol	varil	293.577	—	—	—	1.750.287
Tahta	parça	1.034.620	—	71.040	—	2.069.240
Patates	ton	21.019	—	17.320	216.520	420.380
Hırdavat	kasa	2.210	777.000	504 000	512.000	2.210.000
Pirinç	çuval	44.491	840.000	6.900	—	1.334.730
Şeker	çuval	99.365	5.720	6.260.345	186.810	6.458.725
Cam	kasa	6.652	32.100	511.500	1.161.600	1.995.600
Elbise	kasa	369	—	499.500	3000	553.500
Diğer ürünlerle birlikte genel toplam			21.333.900	19.947.465	9.766.915	71.915.717

Kaynak : V. Cuinet; La Turquie d'Asia, s : 432—433

NOTLAR :

1) Anlaşmanın şartları için, The Economic History of the Middle East 1800 - 1914 Ed : C. Issawi, içinde «Anglo - Turkish Commercial Convention of 1838» adlı makaleye bakınız. s : 38 - 40

2) İsmail Cem, Türkiyede Geri Kalmışlığın Tarihi, s : 240

3) E. Mead Earle, Bağdat Demiryolu Savaşı, s : 13

4) Lenin, Emperyalizm - Kapitalizmin en Yüksek Aşaması - ,s : 78

5) İ. Hakkı Yeniay, Yeni Osmanlı Borçları Tarihi, s : 19

6) Lenin, Emperyalizm adlı eserinde «sermaye ihraç eden ülkeler, hemen her zaman belli bir takım avantajlar elde etme olanağına sahiptir.» der, s : 81

7) Konunun açıklanması için, Turgut Tan'ın «Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları» adlı makalesine bakınız. s : 293

8) Lenin, Emperyalizm, s : 12

9) Lenin, a. g. e., s : 80

10) Hayri Mutluçağ, 1880 Kalkınma Planı, sayı : 19, s : 3 - 13

11) H. Mutluçağ, a .g. m., sayı : 24, s : 14 - 18

12) H. Mutluçağ, a. g. m., sayı : 19, s : 3 - 13

13) H. Mutluçağ, a. g. m., sayı: 19, s: 24

14) Petrosyan, Sovyet Gözüyle Jöntürkler, s: 158-159

15) Münir Aktepe, Osmanlı İmparatorluğunun Islahı Hakkında İngiltere Büyükelçisi Layard'ın II. Abdülhamid'e Verdiği Rapor, s: 13 - 27

16) Turgut Tan, Kamu Hizmeti İmtiyazları, s: 285

17) E. Mead Earle, a. g. e., s: 33

18) Sadi Borak, Sultan Abdülhamid'in Yayınlanmamış bir Mektubu, s: 76

19) E. Mead Earle, a. g. e., s: 31
Wilhelm von Pressel, Railway Projects in Turkey, C. Issawi içinde makale, s: 91

20) Tevfik Çavdar, Osmanlıların Yarı - sömürge Oluşu, s: 131

21) Tevfik Çavdar, a. g. e., s: 71

22) Gündüz Ökçün, Osmanlı Meclisi Mebusanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar, s: 50

23) Gündüz Ökçün, a. g. m., s: 16

24) Orhan Kurmuş, Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi, s: 52

25) Vital Cuinet, La Turquie D'Asia s: 395

26) A. Onur, Türkiye Demiryolları Tarihi, s: 25

27) A. Onur, a. g. e., s: 25

28) Alexis Rey, Statistique, cilt: I/1899

29) Yakup Karkar, Railway Development in the Ottoman Empire, s : 86

30) M. Kıray, Tarihsel Perspektif İçinde İzmir, s : 487

31) M. Kıray, a. g. m., s : 494

32) Sadi Borak, Demiryollarının Tarihi, s : 84

33) M. K. Chapman, Great Britain and the Bagdat Railway, s : 24

34) Lenin, Emperyalizm, s : 83

35) M. K. Chapman, a. g. e., s: 25

36) H. Mutluçağ, 1880 Kalkınma Planı, sayı : 23, s : 30 - 36

37) H. Mutluçağ, a. g. m., s : 34

38) Kıray, a. g. m., s : 494

39) T. Çavdar, Millî Mücadelenin Ekonomik Kökenleri, s : 90

40) İ. Hakkı Yeniay, a.g.e., s : 104 - 105

41) A. Rey, a. g. e., cilt : 12/1911

42) V. Eldem, Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, s : 208

43) M. Kıray, a. g. m., s : 472

44) O. Kurmuş, a. g. e., s : 38

45) Rondo Cameron, France and the Economic Development of Europe, s : 88

46) D. Avcıoğlu, Türkiyenin Düzeni, s : 108

47) Petrosyan, a. g. e., s : 158 - 159

48) H. Sahillioğlu, 1763'de İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi, s : 35

49) V. Cuinet, a. g. e., s : 430 - 431

50) Y. Karkar, a. g. e., s : 25

51) Novichev, The Development of Agriculture in Anatolia, s : 66, C. Issawi içinde makale

52) T. Baykara, XIX. Yüzyılda Anadolunun İktisadi Çöküşü ve Bugüne Etkileri, s : 57

53) V. Eldem, a. g. e., s : 153-154

54) A. Toynbee, Türkiye, s : 242 - 243

55) Petrosyan, a. g. e., s : 38- 39

56) V. Cuinet, a. g. e., s : 575

57) V. Cuinet, a. g. e., s : 574 - O. Kurmuş, a. g. e., s : 132 - 138

58) Petrosyan, a. g e., s : 37

59) O. Kurmuş, a. g. e., s : 93

60) The Expention of Tobacco Growing in the XIX. Century, s : 63, C. Issawi içinde

61) N.Taçalan, Egede Kurtuluş Savaşı Başlarken, s : 95

62) H. Mutluçağ, Reji İdaresinin Satın Alınması İçin II. Abdülhamid'e Yapılan Rüşvet Teklifi, s : 49

63) N. Taçalan, a. g. e., s : 95

64) H. Mutluçağ, Duyun-u Umumiye Ve Reji Soygunu, s : 37

65) H. Mutluçağ, a. g.m., s : 38

66) N. Taçalan, a. g. e., s : 99

67) Petrosyan, a. g. e., s : 37

68) V. Cuinet, a. g. e., s: 430 - 431

69) O. Kurmuş, a. g. e., s : 118

70) Petrosyan, a. g. e., s : 37

71) G. Ökçün, XX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık ve Yabancı Payları, s : 807

72) G. Ökçün, a. g. m., s : 808

73) G. Ökçün, a. g. m., s : 808

74) O. Kurmuş, a. g. e., s : 164

75) G. Ökçün, a. g. m., s : 814

76) V. Eldem, a. g. e., s :104

77) V. Eldem, a. g. e., s : 105

78) V. Eldem, a. g. e., s : 208 - 210

79) H. Mutluçağ, Borasit ve Anadoluda Yabancı Çıkarları, s : 26

80) H. Mutluçağ, a. g. m., s : 28

81) H. Mutluçağ, a. g. m., s : 29

82) H. Mutluçağ, a. g. m., s : 33

83) V. Eldem, a. g. e., s : 106 - 107

84) G. Ökçün, a. g. m., s : 815

85) Halıcılıkta çalışanlar; Moustier'e göre 1868'de 2500 kişi, Petrosyana göre 1880'de 3000 kişi, Besim Atalay'a göre 1900'de 4000 kişidir.

86) C. Moustier, Gezi Notları, s : 138

87) V. Eldem, a. g. e., s : 142

88) M. Dobb, Kapitalizm, Sosyalizm, Az Gelişmiş Ülkeler ve Kalkınma, s :23

89) O. Kurmuş, a. g. e., s : 130

90) T. Tan, a. g. m., s : 385

91) N. Taçalan, a. g. e., s : 88

92) N. Taçalan, a. g. e., s : 88

93) N. Taçalan, a. g. e., s : 87

94) N. Taçalan, a. g. e., s : 86

95) V. Cuinet, a. g. e., s : 461

96) Lenin, Emperyalizm, s : 39

97) M. Kıray, a. g. m., s : 472

98) H. A, Şanda, Türkiyede 54 Yıl Önceki İşçi Hareketleri, s : 5

99) H. A. Şanda, a. g. e., s : 7

100) Kurthan Fişek, Türkiye'de Kapitalizmin Gelişmesi ve İşçi Sınıfı, s : 27-29

101) H. A. Şanda, a. g. e., s : 18

102) Oya Sencer, Türkiye'de İşçi Sınıfı, s : 185

103) H. A. Şanda, a. g. e., s : 25, O. Sencer, a. g. e., s : 193-194

104) H. A. Şanda, a. g, e,, s : 25

105) T. Çavdar, Sayılarla Vaziyet ve Manzarai Umumiye, s : 43

106) V. Eldem, a. g. e., s : 203

107) H. A. Şanda, a. g. e., s : 27

KAYNAKLAR

A) KİTAPLAR :

1) **Atalay, Besim** : Türk Halıcılığı ve Uşak Halıları İş Bankası yayını, Ankara - 1967

2) **Avcıoğlu, Doğan** : Türkiyenin Düzeni Bilgi yayını, Ankara - 1971

3) **Cameron, Rondo** : France and the Economic Development of Europe 1800 - 1914 Princeton University Press, 1961

4) **Cem, İsmail** : Türkiye'de Geri Kalmışlığın Tarihi Cem yayını, İstanbul - 1972

5) **Chapman, K. Maybelle** : Great Eritain and the Baghad Railway Massachusetts, 1948

6) **Cuinet, Vital** : La Turquie d'Asie, Geographie administrative statistique descriptive et raisonnee de chaquef rovince de l'asie mineure Cilt : III, Paris - 1894

7) **Çavdar, Tevfik** : Osmanlıların Yarı Sömürge Oluşu Ant Yayını, İstanbul - 1970

8) **Çavdar, Tevfik** : Milli Mücadele Başlarken Sayılarla Vaziyet ve Manzara-i Umumiye Milliyet Yayını, İstanbul - 1971

9) **Çavdar, Tevfik** : Milli Mücadelenin Ekonomik Kökenleri Köz Yayını, İstanbul - 1974

10) **Dobb, Maurice** : Kapitalizm, Sosyalizm, Az Gelişmiş Ülkeler ve İktisadi Kalkınma
Doğan yayınevi, Ankara - 1973

11) **Earle, E. Mead** : Bağdat Demiryolu Savaşı
Milliyet yayını, İstanbul - 1972

12) **Eldem, Vedat** : Osmanlı İmparatorluğunun İktisadî Şartları Hakkında Bir Tetkik
İş Bankası yayını, Ankara - 1970

13) **Feis, Herbert** : Europe, The World's Banker 1870 - 1914
A. McKelley, New York - 1961

14) **Fişek, Kurthan** : Türkiyede Kapitalizmin Gelişmesi ve İşçi Sınıfı
Doğan yayınevi, An kara - 1969

15) **Karkar, Yakup** : Railway Development in the Ottoman Empire 1856 - 1914
Vantage Press, New York-1972

16) **Kurmuş, Orhan** : Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi
Bilim yayınları, İstanbul - 1974

17) **Lenin, V. Iliç** : Emperyalizm - Kapitalizmin En Yüksek Aşaması
Sol yayınları, Ankara - 1974

18) **Onur, Ahmet** : Türkiye Demiryolları Tarihi
İstanbul Askeri Basımevi, İstanbul - 1953

19) **Petrosyan** : Sovyet Gözüyle Jöntürkler
Bilgi Yayınevi, Ankara - 1974

20) **Rey, Alexis** : Statistique, des principaux Resultats de l'exploitation des cheminsde fer de l'empire Ottoman İstanbul, 1899 - 1911 yılı ciltleri

21) **Sencer, Oya** : Türkiye'de İşçi Sınıfı
Habora yayınevi, İstanbul _ 1969

22) **Şanda, H. Avni** : Türkiyede 54 yıl Önceki İşçi Hareketleri,
Evren Yayınları, İstanbul - 1962

23) **Taçalan, Nurdoğan** : Egede Kurtuluş Savaşı Başlarken
Milliyet yayını, İstanbul - 1g71

24) **Toynbee, Arnold** : Türkiye
Milliyet yayını, İstanbul - 1971

25) **Tuncay, Mete** : Türkiyede Sol Akımlar 1908 - 1925
Bilgi yayınevi, Ankara - 1967

26) **Yeniay, İ. Hakkı** : Yeni Osmanlı Borçları Tarihi
İstanbul Üniversitesi Yayını, İstanbul - 1964

27) **Devlet İstatistik Enstitüsü** : Türkiyede Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı
Ankara - 1973

B) MAKALELER :

1) **Aktepe, Münir** : Osmanlı İmparatorluğunun Islahı Hakkında İngiltere Elçisi Layard'ın Verdiği Rapor
Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, sayı : 1, 1967

2) **Baykara, Tuncer** : XIX. Yüzyılda Anadolunun İktisadî Çöküşü ve Bugüne Etkileri
Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, sayı : 25, 1969

3) **Borak, Sadi** : Demiryollarının Tarihi
H. Tarih Mecmuası, sayı : 12, 1969

4) **Borak, Sadi** : II. Sultan Abdülhamid'in Yayınlanmamış Bir Mektubu
H. Tarih Mecmuası, sayı : 10, 1967

5) **Fişek, Kurthan** : Osmanlı Dış Borçları Üstüne Düşünceler,
Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Sayı : 3, 1967

6) **Issawi, Charles (Editör)** : The Economic History of the Middle East 1800 - 1914 Chicago - 1966

a. Anglo-Turkish Commercial Convention of 1838
b. The Expansion of Tobacco Growing in the XIX. Century
c. Novichev, A. D.; The Development of the Agriculture in Anatolia
d. Pressel, von Wilhelm.; Railway Projects in Turkey, 1872 - 1900
e. Suvla, R. Şükrü.; The Ottoman Debt, 1850 - 1939

7) **Kıray, Mübeccel** : Az Gelişmiş Memleketlerde Şehirleşme Eğilimleri : Tarihsel Perspektif İçinde İzmir
ODTÜ - Gelişme Dergisi, sayı : 3, 1971

8) **Moustier, A. Comte** : Gezi Notları
H. Tarih Mecmuası, sayı : 10, 1967

9) **Mutluçağ, Hayri** : Borasit ve Anadoluda Yabancı Çıkarları
Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, sayı : 1, 1967

10) **Mutluçağ, Hayri** : 1880 Kalkınma Planı
Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, sayı : 19 - 24, 1968 - 1969

11) **Mutluçağ, Hayri** : Duyun-u Umumiye ve Reji Soygunu
Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, sayı : 2, 1967

12) **Mutluçağ, Hayri** : Reji İdaresinin Satın Alınması İçin II. Abdülhamid'e Yapılan Rüşvet Teklifi,
Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, sayı : 7, 1968

13) **Ökçün, Gündüz** : XX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk, Azınlık ve Yabancı Payları
Abadan'a Armağandan ayrı basım, Ankara, 1970

14) **Ökçün, Gündüz** : Osmanlı Meclisi Mebusanında Bağdat Demiryolu İmtiyazı Üzerine Yapılan Tartışmalar
SBF. Dergisi, cilt : 25 sayı : 2

15) **Sahillioğlu, Halil** : 1763'de İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi
Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, sayı : 8, 1968

16) **Tan, Turgut** : Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları
SBF. Dergisi, sayı : 2, 1967